За рулем

4 • 1977







МОТОЦИКЛЫ:
ТРАНСПОРТ,
ТУРИЗМ,
СПОРТ

В организациях ДОСААФ



Перед каждым выездом водитель обязан проверить состояние автомобиля. Эту заповедь знают курсанты и потому так придирчиво готовят ГАЗ—66.

Одни из кабины — другие в кабину.

В комплексе органично слиты учебный корпус, гаражи и общежитие.







Мастер производственного обучения В. Шалимов, один из лучших наставников, заботливый хозяин техники.



КУРС—НА КОМПЛЕКСЫ!

В решениях VIII съезда ДОСААФ подчеркивается, что одной из главных задач оборонного Общества на нынешнем этапе является всемерное повышение качества подготовки специалистов для армии и народного хозяйства. Водители среди них, как известно, занимают ведущее место.

Мощным рычагом, позволяющим значительно улучшить подготовку шоферов, стало за последнее время создание специализированных комплексов, которые представляют собой по-современному оборудованный учебный центр в сочетании с общежитием для курсантов. Такие комплексы уже существуют. Помещенный на этих страницах фотоочерк нашего корреспондента В. Князева рассказывает об одном из них, построенном в городе Бердичеве (УССР).

Комплекс — это трехэтажное учебное здание и две одноэтажные пристройки, в одной из которых размещены общежитие и столовая, в другой — гаражи, ремонтные мастерские, классы технического обслуживания. Школа занимает площадь 7,5 га. Еще 6,5 гектара поблизости отведено под автодром. Общежитие рассчитано на сто курсантов. В столовой садятся за столы сразу пятьдесят человек.

Такое соединение обучения и быта позволило по-современному построить всю учебно-воспитательную работу, более четко проводить военно-патриотические мероприятия, направить в полезное русло досуг курсантов. И результаты не замедлили сказаться. В 1974 году школе было присвоено высокое звание образцовой. А в августе прошлого года за успехи в подготовке водителей и высокий уровень военно-патриотической, воспитательной работы она награждена «Почетным знаком ДОСААФ СССР».





Удобная столовая экономит время и средства курсантов.

Закончены занятия. В общежитии можно и свежую газету прочитать, и в шахматы сыграть.

УЧИТЬ ПО-НОВОМУ

...Улучшать руководство учебными организациями ДОСААФ, совершенствовать методику преподавания, шире внедрять в учебный процесс прогрессивные методы и технические средства обучения, умело использовать для этого научные рекомендации и передовой опыт, добиваться единства обучения и воспитания. Особое внимание обращать на уровень практической выучки специалистов.

Из резолюции VIII Всесоюзного съезда ДОСААФ

О том, как преподаватели смоленской объединенной технической школы ДОСААФ, награжденной переходящим Красным знаменем Военного совета МВО, стремятся улучшать качественные показатели в своей работе

Ленивое январское солнце нехотя поднималось над Смоленском, чуть угадываясь за крышами домов. Зима в городе выдалась снежная, и пока наш «жигуленок» катил от вокзала к объединенной технической школе ДОСААФ, в голове настойчиво вертелось: «По Смоленской дороге снега, снега, снега...» Сугробы, вспаханные автомобильными колесами, тянулись и по проезду, ведущему к школе, то и дело встряхивая нас на своей белой спине. Словно извиняясь перед гостем за это неудобство, водитель сказал мне:

— Бульдозер бы нам — дорогу расчистить. Да пока все обещают. А ведь у нас еще автодром за городом. Там без него в такую зиму совсем трудно...

Вот и школа. Напротив трехэтажного здания — шеренга гаражей. Из окна кабинета начальника школы Владимира Григорьевича Бочкова хорошо виден двор, где идет утренняя поверка курсантов. Потом коридоры наполняются шумом голосов, который быстро стихает: начинаются занятия.

— Знаете, — говорит Бочков, — когда в 1972 году построили это здание, оно казалось очень просторным. А сейчас уже тесновато. Новые требования к подготовке водителей — это и целая программа новых дел. Вот приобрели тренажер — нужно специальное помещение для него, получаем автомобили — необходимы дополнительные гаражи, стало больше иногородних курсантов — надо переводить столовую на трехсменное питание. И так далее. И так далее. И в классах сейчас только с одними наглядными пособиями да стендами далеко не уйдешь. Покупаем киноустановки, магнитофоны, монтируем ЛЭТИ. Качество обучения, на что нас еще и еще раз нацеливают решения VIII съезда оборонного Общества, — это в значительной мере техническое оснащение, если хотите, обеспечение каждого занятия.

Так начался наш разговор о том, что привело меня в Смоленск, — об эффективности, качестве подготовки будущих воинов-водителей. Слушая начальника школы, я пытался представить себе, как используются технические новинки, как сами педагоги приноравливаются к ним, психологически перестраиваются.

Словно прочитав мои мысли, Бочков продолжал:

— Конечно, приобрести новое — это лишь полдела. Важно, чтобы оно постоянно находилось в действии. Для этого надо пополнять знания преподавателям, мастерам, иногда просто заново учиться, менять методику. Не все мы можем своими силами одолеть. Простой пример. В ряде наших классов вы увидите магнитофоны — записываем на пленку наиболее глубокие, интересные лекции по разным дисциплинам: устройству автомобиля, правилам дорожного движения... Но почему бы не выпускать магнитные записи централизованно, как учебные киноленты? Уверен, все школы покупали бы их охотно. Примеры можно продолжить.

Хотя Владимир Григорьевич скромно говорил о внедрении технических средств обучения, о рационализаторах школы, чьими золотыми руками многое обновляется, совершенствуется в классах, из его слов нельзя было не уловить ту мысль, что именно применение нового, передового положительно сказалось на показателях школы. Средний балл третий год держится на уровне 4,7—4,8; сдача экзаменов в ГАИ с первого раза — 98 процентов. По результатам 1975—1976 учебного года ей присуждено переходящее Красное знамя Военного совета ордена Ленина Московского военного округа, которое ранее находилось у коллектива тульской автошколы.

Идем с Бочковым по просторным вестибюлям, знакомимся с ленинской комнатой, методическим кабинетом, классами. Бросается в глаза, с каким вкусом и умением сделана наглядная агитация. Тематические стенды, витрины знакомят и с историей наших Вооруженных Сил, и с развитием автомобилестроения, и с передовыми людьми — фотографии лучших преподавателей и курсантов помещены рядом с социалистическими обязательствами и итогами их выполнения.

Беседа сама собой переключается на тех, кто делает добрые дела.

— Начало начал, конечно, люди, — продолжает Владимир Григорьевич. — Их знания, отношение к делу. У нас работают опытные преподаватели со средним и высшим специальным образованием. (У самого Бочкова, офицера запаса, за плечами военная академия, большой стаж работы в училище.) Есть и молодежь. Скажем, Василий Иванович Липатов был у нас мастером производственного обучения, окончил техникум, сейчас учится в институте и преподает в школе. Может быть, опыта ему пока не хватает, но свою первую группу он выпустил со средним баллом 4,6. Совсем неплохо для молодого педагога. Среди мастеров тоже все больше специалистов со средним специальным — сегодня оно уже обязательное условие, чтобы поступить на работу в школу. Тон в учебных делах задают мастера-ветераны, отдавшие обучению курсантов по 10—15 лет. Один из них, Борис Мартынович Михайлов, в прошлом году был награжден орденом «Знак почета» за заслуги в подготовке водительских кадров. Многое, если не главное, зависит от того, кому доверена преподавательская кафедра, кто ведет занятия в лаборатории, сидит рядом с курсантом в кабине учебного автомобиля.

Коллектив смоленской школы, его традиции складывались десятилетиями. Но, как уже отмечалось, новшества в учебной практике потребовали перестройки, известной ломки. Теперь уже многое позади. И смоленской образцовой, как одной из лучших школ в стране, доверено экспериментально вести подготовку водителей 3-го класса по новой, укороченной (550 часов) программе.

Разумеется, учебный процесс стал более напряженным, имеет существенные методические особенности. Опыт Смоленска (и Житомира, где тоже идет такой эксперимент) со временем станет достоянием всех автошкол ДОСААФ.

Каковы первые результаты? Об этом мы говорили с заместителем начальника школы Анатолием Михайловичем Щербиной.

— Новая программа — это прежде всего новая методика преподавания. Сокращение учебных часов ни в коей мере не должно отрицательно отразиться на усвоении материала, а значит, каждый урок должен стать более насыщенным. — Анатолий Михайлович кладет на стол несколько рукописей. — Вот методические разработки, подготовленные в последнее время нашими педагогами. Среди них есть очень интересные. Взгляните вот на эту: «Психофизические основы вождения автомобиля». Ее автор — Виктор Георгиевич Фомичев. Важная тема, и написано отлично. Разработкой заинтересовались в ЦК ДОСААФ. Не исключено, что после некоторых дополнений и уточнений она будет рекомендована для других школ.

Вы понимаете, что повышать качество учебного процесса невозможно, варясь, как говорят, в собственном соку.

За нашу Советскую Родину!



4 ● Апрель ● 1977

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал ДОСААФ СССР

Издается с 1928 года

Нужен обмен опытом. Тут нам очень помогают учебно-методические сборы, которые проводят и обком и Центральный комитет ДОСААФ СССР, поездки к коллегам, их визиты к нам. Обычное дело — подсоветы, инструктажи с преподавателями и мастерами. Но сегодня их «к. п. д.» значительно повысился, потому что идет обкатка новой программы, и у каждого накапливаются свои мысли, впечатления, которыми надо поделиться. И споры иногда бывают довольно горячими: люди болеют за дело. Издавна во всех школах практикуются открытые уроки. Есть, конечно, они и у нас. Сейчас вот столкнулись мы с такой проблемой: на открытый урок должны прийти преподаватели, чтобы познакомиться с постановкой дела у коллеги. Это значит, придется отменить занятия в их группах. А можно ли? Ведь упущенные часы наверстать трудно, когда вся программа расписана очень жестко. Значит, необходимо найти какую-то иную форму.

Подготовленность преподавателей и мастеров, техническая оснащенность школы — главные слагаемые качества обучения. Но есть еще важный в любом учебном процессе аспект: взаимоотношения педагога и ученика. Найти подход к каждому курсанту, узнать его сильные и слабые стороны — значит заложить фундамент успеха. Это не всегда просто, особенно там, где ученик приходит в класс лишь на несколько месяцев, приходит во многом уже сложившимся человеком. Преподаватели смоленской школы обычно знакомство с курсантами начинают с беседы, цель которой узнать: кто он, этот новичок, как живет, чем интересуется, чем занимался.

— Я должен знать о них все, — говорит Петр Федорович Гузеев, опытный педагог. — Тогда я могу понять, почему тот или иной курсант отстает. Ленится? Не хватает начальных знаний? Или просто не его это призвание, автомобили? К одному надо в порядке шефства прикрепить кого-то из сильных ребят, с другим построже быть. Между прочим, мы и с родителями связь поддерживаем. Ведь не просто водителя надо подготовить — человека вырастить. Тут дисциплина необходима, тем более что ребятам скоро в армию идти. Занятия в школе начинаются в девять часов утра, но уже в восемь все в классах. Это у нас час самоподготовки. И после занятий, бывает, задерживаемся, особенно перед экзаменами. Не всем, конечно, нравится, не все сразу привыкают к строгости и порядку. Зато как радуешься, когда потом из части приходит письмо со словами «спасибо за науку». Это ведь оценка эффективности нашего труда. Сумели, значит, воспитать будущего солдата...

Автошкола — это не только классы и лаборатории. Один из главных шагов на пути к профессии курсант делает, впервые садясь за руль учебного автомобиля. Наверное, на всю жизнь запоминается день, когда непослушная, во многом загадочная еще машина трогается с места — и вот они, первые метры, которые проехал самостоятельно. Затем десятки часов, проведенные в кабине рядом с наставником, узнавание секретов практической езды. А сейчас по новой программе курсантов учат не только самостоятельному вождению, но и езде в колонне. Умение вести машину на заданных скоростях, выдерживая дистанцию, необходимо военному водителю.

— Хотите посмотреть наш автодром? — спросил меня Иван Васильевич Демочкин, старший мастер практического обучения вождению. И через десять минут мы уже ехали по заснеженным улицам. Еще раньше мне рассказали, что автодром — детище Ивана Васильевича. Три года назад его стараниями «выбили» территорию, он руководил строительством (а строили своими силами), да и сейчас днюет и ночует на автодроме.

— Спросите любого нашего мастера, — говорил Демочкин, — где он может показать ребятам все приемы управления, научить преодолевать разные препятствия? Только здесь.

На автодроме тем временем ЗИЛы и ГАЗы кружили, словно в хороводе. Они взлетали на холм, выписывали дуги между полосатых столбиков, переезжали через мост, чернеющий посреди снега.

— Машин у нас много, — говорит Иван Васильевич, — здесь, вы понимаете, лишь малая часть. Но большинство из них староваты. А учить ребят надо на новой технике. Им же на ней придется работать. За рулем знакомого автомобиля они будут сидеть увереннее. Особенно пока опыта не наберутся. И еще мне бы хотелось вот что сказать. Мы боремся за качество подготовки водителей и добиваемся многого. А потом, после экзамена? Не все скоро призываются на воинскую службу, иногда после выпуска проходит целый год. Многие за этот год автомобиль и в глаза не видят. И понемногу забывают то, чему мы так упорно их учили. Претензии, конечно, к нам — плохо готовили. Пусть не часто, но бывает. А почему бы не поставить дело таким образом, чтобы после школы ребят распределять на работу, связанную с автомобилями: водителями, авторемонтниками. И практика отличная, и в армию они придут готовыми специалистами. Учеба не должна кончаться за порогом школы.

Качество и эффективность — девиз десятой пятилетки — предъявляет повышенные требования к руководителям, организаторам дела. Успехам объединенной технической школы во многом способствует смоленский обком ДОСААФ. Учебные сборы, помощь со строительством, оборудованием базы — все это его постоянные заботы.

Председатель обкома Виктор Федорович Ананьев рассказывает, что за последние пять лет в области было построено почти на 2 миллиона рублей. Получили новые здания не только смоленская, но и другие автошколы. На ближайшее время главная задача — полностью закончить оснащение учебных организаций, как того требует сегодняшний день. Работа большая. И она будет выполнена, заверяет Виктор Федорович. Порукой тому — социалистическое соревнование, развернувшееся в коллективах в честь 60-летия Октября, инициатива, новаторство передовиков, широкая пропаганда их опыта.

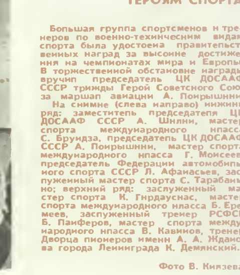
В. СТАРЧЕВСКИЙ,
спецкор «За рулем»

г. Смоленск





ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ НАГРАДЫ — ГЕРОЯМ СПОРТА



Большая группа спортсменов и тренеров по военно-техническим видам спорта была удостоена правительственных наград за высокие достижения на чемпионатах мира и Европы. В торжественной обстановке награды вручил председатель ЦК ДОСААФ СССР трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. Покрышкин.

На снимке (слева направо) нижний ряд: заместитель председателя ЦК ДОСААФ СССР А. Шилин, мастер спорта международного класса С. Бруидза, председатель ЦК ДОСААФ СССР А. Покрышкин, мастер спорта международного класса Г. Моисеев, председатель Федерации автомобильного спорта СССР Л. Афанасьев, заслуженный мастер спорта С. Тарабанько; верхний ряд: заслуженный мастер спорта К. Гирдаускас, мастер спорта международного класса Б. Еремеев, заслуженный тренер РСФСР Б. Панферов, мастер спорта международного класса В. Кавинов, тренер Дворца пионеров имени А. А. Жданова города Ленинграда К. Демянский.

Фото В. Князева

Дни и ночи отдельного 1350-го

В успешной борьбе за большой хлеб Родины в 1976 году огромную помощь труженикам сел оказали воины транспортных подразделений Советской Армии и Военно-Морского Флота. Особенно отличился на уборке урожая-76 личный состав 1943, 1087, 1237 и 1350-го отдельных автомобильных батальонов. Водители этих частей значительно перевыполнили задания по перевозке зерна и тем самым внесли достойный вклад в общенародное дело дальнейшего подъема сельского хозяйства — решение задачи, поставленной XXV съездом КПСС.

Радостным, волнующим праздником для воинов названных батальонов, для всех военных автомобилистов стал день, когда их с большой победой поздравил Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Леонид Ильич Брежнев.

Высоко оценив трудовой подвиг воинов, Леонид Ильич отметил, что достижения военных автомобилистов на вывозке сельскохозяйственных продуктов «стали возможными благодаря внедрению прогрессивных методов труда, четкой координации работы автомобильных подразделений и сельскохозяйственных предприятий, хорошему техническому состоянию автомобилей, в главное — высокой политической зрелости, организованности, дисциплине и образцовому выполнению личным составом своего воинского и гражданского долга перед Отчизной...». «В совместной битве за хлеб в сложных погодных условиях этого года, — указывалось в приветствии, — еще раз убедительно проявилось нерушимое единство нашей армии и народа».

Публикуемая на этих страницах корреспонденция рассказывает о жаркой, напряженной прошлогодней страде водителей 1350-го отдельного автомобильного батальона.

Это был долгий рейс — от лета красного до хмурого предзимья.

В четыре часа морозного бесснежного утра в гарнизон втягивалась колонна автомобилей с включенными фарами. Из-за гололеда шли они медленно, и потому движение было исполнено торжественности. За ветровыми стеклами кабин смутно угадывались лица водителей. Но стоявший рядом на обочине дороги майор Анатолий Васильевич Гаврилов уверенно называл мне имена шоферов, давая им краткие характеристики:

— Это едет рядовой Виктор Некрасов. Родом с Кубани, потомственный хлебороб. В страду в его честь не раз поднимался флаг трудовой славы... Идет машина рядового Владимира Пустовалова — он перевез больше четырех тысяч тонн!.. За рулем этого самосвала — рядовой Александр Иванов. На его счету свыше десяти тысяч тонн зерна...

Одна за другой машины скрывались в городке. 1350-й отдельный автомобильный вернулся домой! Вернулся с замечательной победой: вместо плановых 500 000 военные водители за три месяца перевезли 657 000 тонн сельскохозяйственных грузов, в том числе 540 000 тонн зерна.

Словно само степное солнце покоилось на искусно расшитом рушнике, где лежал огромный каравай. Все в гарнизоне спешили взглянуть на него, как на восьмое чудо света. Преподнесенный батальону саратовскими хлебопеками, каравай и теперь еще выглядел только что выхваченным из печи. От его корочки исходило золотое сияние.

Я спросил заместителя командира подразделения по политчасти майора Гаврилова:

— Интересно, чья машина везла зерно, из которого намололи муку для дарственного хлеба?

Офицер озадаченно развел руками:

— Трудный вопрос. Впрочем, знаете что? Есть в одной песенке такие слова: «Каравай, каравай, кого хочешь выбирай!» Вот и выбирайте любого из наших водителей — ошибки не будет.

Первым я выбрал солдата с хлеборобской фамилией — рядового Зернова. Василия Зернова с васильковыми глазами и пшеничным чубом, выбившимся из-под шапки. Он был застенчив и с виду далеко не богатырь. Но вот факты: ни дня не простоял в жатву его автомобиль, солдат перевез на нем больше 2000 тонн зерна и другой продукции. От росы до росы работали комбайны на полях совхоза «Октябрьский» Саратовской области — и от росы до росы сновал между полем и током, током и элеватором ГАЗ—53, бережно и уверенно ведомый рядовым Зерновым.

Василий не понаслышке знает цену хлебу. До армейской службы он был трактористом на Смоленщине. Его отец — тоже тракторист — не успел довести до конца свою последнюю страду: погиб, спасая хлеб и трактор от огня... Прошлой весной, перед призывом Василий Зернов в дорогобужской автошколе ДОСААФ выучился на шофера. Он сумел убедить командира взять его на хлебоуборку, хотя поначалу, как молодого, «обошли вниманием».

— Саратовские поля с нашими, смоленскими не сравнишь: там такой простор, конца-края нет, — говорил Зернов. — И под таким солнцем, и под таким горячим ветром никогда раньше я не работал. Вода то и дело закипала в радиаторе. Но посмотришь на тучное поле — и сразу усталость отпускала, хорошо делалось на душе.

Взволнованный воспоминаниями, Зернов потянулся за сигаретами. Заодно с пачкой «Примы» он вынул цепочку с золотым ключиком. Я попросил посмотреть. Это был обыкновенный ключ зажигания.

И тут Зернов, застенчиво улыбнувшись, вновь заговорил:

— Знаете, моим преподавателем в автошколе был Григорий Васильевич Космачев — удивительный человек! Он учил нас не только теории и практике шоферского дела — учил видеть в этом деле поэзию. Однажды, держа на большой своей ладони ключ зажигания от учебного ЗИЛ—164, Григорий Васильевич высказался в том смысле, что шофер непременно должен уметь «зажигать» себя на отличную работу. А не будет, мол, такого «зажигания души» — и настоящего водителя не получится, как бы досконально ни владел он технической стороной своей профессии.

Услышав эти слова, я понял, что держу в руке совершенно необыкновенный, сказочный какой-то ключ зажигания! Подумалось: тогда, во время жатвы, с рассветом трогая машину с места, комсомолец Зернов каждый раз энергично и радостно, с думой о большом хлебе Родины, включался в работу желанную и благородную. И потому преуспевал в ней.

И у каждого военного водителя был свой Ключ Зажигания.

А может быть муку для чудо-каравая намололи из зерна, вывезенного с поля рядовым Бекбергеном Клановым? Работая на саратовской земле, он чутко ловил вести из Казахстана, где шла битва за миллиард пудов зерна. Радуясь новостям, и сам трудился на совесть. Казалось, Бекберген двужильный, а его ЗИЛ—157 заворожен от поломок.

Когда жатва только начиналась, взялся Кланов за письмо отцу — бывшему минометчику, защитнику Ленинграда, написал полстранички и отложил: пришлось срочно ехать в рейс. И получилось, что вернулся к письму лишь тогда, когда «на нивах шум работ умолк». Такое было напряжение. Бекберген, которого товарищи на русский лад зовут Борисом, быстро вошел в ряды «тысячников». Коллектив нукусской автошколы ДОСААФ в Узбекистане, где учился казах Кланов, может с полным правом гордиться своим воспитанником.

«Не тот хлеб, что в полях, а тот, что в закромах», — гласит народная мудрость. Военные водители постигли ее как главную истину того жаркого времени. Ради сохранения взращенного земледельцами урожая водители и автослесари, медики и повара — весь батальон — готовы были идти и в воду и в огонь. Готовы были — и шли!

Глухой полночью в палатку командира роты капитана О. Качигурова вбежал директор совхоза В. Олейников:

— Беда, командир! Последняя метеосводка грозит дождем. А на току много зерна осталось. Не вывезти — поплывет оно. Выручайте, родненькие!

Через несколько минут все бывшие на

ходу грузовики двинулись к току. По кабинам тревожно барабанили редкие еще капли находившего ливня.

У сержанта Николая Ушакова, как и у всех водителей роты, эта ночь долго не изгладится из памяти: ночь без сна, ночь дальних рейсов на элеватор, ночь спасения хлеба. Все, чему научил Ушакова в переславль-залесской автошколе ДОСААФ его наставник Валентин Николаевич Старостин, все, что приобрел воин во время службы, прошло суровую проверку в ту немыслимую грозовую ночь.

Трудное было испытание — тем больше чести сержанту Н. Ушакову, рядовым В. Пичуричко, В. Литваку, В. Сафонову и другим шоферам, выстоявшим в этом испытании!

Несколько дней спустя в совхозе «Родина» воины роты, которой командовал капитан В. Матвеев, спасли хлебный массив от огня.

Дело было так. Загорелась солома на краю поля. Подгоняемое ветром, пламя грозно помчалось по жнивью — к неубранной пшенице. Но прежде, чем огонь достиг ее, там появились пятнадцать воинов во главе с младшим лейтенантом А. Кузьминым. Развернувшись в цепь, они повели атаку на пламя: сбивали его ветками, забрасывали землей, затаптывали сапогами.

Ни один пшеничный колос не обуглился!

Как же было саратовцам не полюбить своих помощников в военной форме! Как было не окружить их вниманием и почетом! Первый секретарь райкома партии И. Кулик каждое утро справлялся: «Нет ли в чем нужды у военных?» Местные старожилы, ветераны армии К. Щуров, П. Приходько, М. Емельянов рассказывали военным водителям о том, как устанавливалась Советская власть в Поволжье, как преобразилось оно после Великого Октября, вспоминали свои былые походы. Веселые стряпухи на полевых станах в первую очередь потчевали армейских шоферов. Когда же по случаю автомобилисты заходили в клуб — молодые сельчане так просто их не отпускали.

По душе пришелся хлеборобам удалой сероглазый кубанец Владимир Кулаев — «тысячник», да к тому же прекрасный баянист. Частенько солдат пел в кругу старых и новых друзей. Или вот дуэт — прапорщик Н. Токарев и сержант Н. Секуненко: они даже выступали в концертах агитбригады районного Дома культуры. Когда воины пели «День Победы», весь зал подхватывал припев. И вдохновенными чтецами, и лихими плясунами славился в сельской округе батальон. А в один из ненастных вечеров, уже после хлебоуборки, неожиданно для всех явил свой исполнительский талант капитан О. Качигуров: во время встречи с местной молодежью офицер сел за пианино и подарил слушателям «Лунную сонату».

Такие они были — дни и ночи воинов 1350-го отдельного автомобильного батальона. Выше говорилось, как проходили они в страду «сквозь огонь и воду». Но и «сквозь медные трубы» им выпало пройти тоже! Это было на следующий день после возвращения в родной гарнизон. Состоялся торжественный митинг. С трибуны произносились душевные, благодарственные слова по адресу военных водителей. И звонко пели в их честь оркестровые трубы!

На митинге герои страды дали слово год 60-летия Великого Октября отметить новыми достижениями в боевой и политической подготовке и, если придется вновь быть на хлебоуборке, отдать все силы.

В конце 1976 года командир батальона подполковник Николай Иванович Кизимов получил поздравление из Саратовской области. Директор совхоза «Октябрьский» В. Олейников и секретарь парткома М. Филиппов от имени односельчан пожелали военным водителям большого счастья. Свое письмо комбату саратовцы закончили так: «На будущий год снова ждем Вас с Вашими добрыми молодцами. Ждем!»

Читая эти теплые слова, размышляя над делами воинов за рулем на хлебном фронте, я думал и о тех людях, кто приобщил «добрых молодцев» к технике, дал им первые автомобильные и военные знания, заронил в юные сердца уважение к труду, любовь к родной армии, — об активистах оборонного Общества, преподавателях, наставниках автошкол. Они могут гордиться своими питомцами, всегда готовыми к трудовым и ратным подвигам.

А. КОРОЛЕВ



В то время, как 1350-й отдельный автомобильный батальон, о котором рассказывается в публикуемой корреспонденции, трудился на землях Саратовщины, воины 1087-го отдельного автомобильного вывозили сельскохозяйственные грузы с полей Кубани.

Здесь в битве за урожай отличился в числе многих других воинов комсомолец рядовой В. Поливко. Он перевез на своем автомобиле более 7000 тонн зерна, сахарной свеклы и других даров земли.

По дорогам Кубани идут военные грузовики с урожаем свеклы.

Командир батальона полковник К. Игнатенко (слева) вручает переходящее Красное знамя командиру передового подразделения офицеру Е. Кошлову.

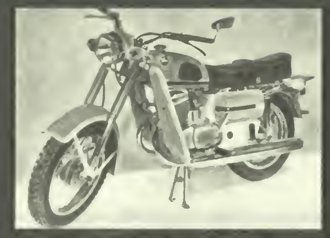
Фото К. Куличенко

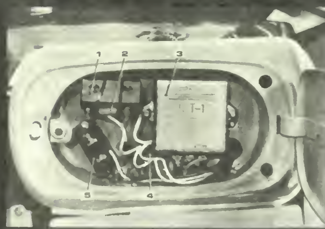
СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА



Модернизированный «Восход—2» внешне можно отличить от предшественника по круглым фонарям указателей поворота (раньше они были прямоугольные), заднему фонарю и глушителям измененной формы.

В правом инструментальном ящике расположены реле 1 указателей поворота с конденсатором 2, коммутатор 3 электронного зажигания, включатель 4 стоп-сигнала и дроссель 5.





«Восход» с электронным зажиганием

Первый год десятой пятилетки мотоциклостроители завода имени Дегтярева ознаменовали освоением в производство модернизированной модели дорожного мотоцикла «Восход—2». На первый взгляд, это такая же машина, что выпускалась прежде. На самом же деле, в отличие от своих предшественников «ковровцев» и «восходов» она имеет принципиально новые технические решения, качественно влияющие на эксплуатационные и ходовые характеристики.

Прежде всего, это электронная бесконтактная система зажигания и генератор переменного тока типа Г427. Электронная система зажигания обеспечивает легкий пуск и бесперебойное искрообразование на всех режимах работы двигателя. Большим достоинством ее является пригодность для установки на все ранее выпущенные двигатели «ковровцев» и «восходов». Для этого достаточно приобрести генератор Г427, высоковольтный трансформатор Б-300Б и коммутатор КЭТ-1. Разместить их удобнее всего в правом инструментальном ящике.

Владельцы нового «Восхода—2» найдут и еще ряд новшеств. Так, в головке шатуна коленчатого вала вместо традиционной втулки установлен игольчатый подшипник 464805Д, который увеличил долговечность узла в полтора раза, повысил надежность двигателя.

В соответствии с последними требованиями ГОСТа о снижении шума, производимого работающим мотоциклом, на модернизированном «Восходе—2» применен новый глушитель выпуска. Он отличается от прежних не только формой, но и внутренним устройством. Так называемую резонансную трубку у него можно вынимать и прочищать (обжигать) по мере накопления нагара. Этот глушитель имеет такие же присоединительные размеры, как прежние, поэтому его можно использовать на всех ковровских мотоциклах.

Новые приборы световой сигнализации — задний фонарь ФП-246 и указатели поворота — отличаются от предыдущих не только внешне, но и лучшими светотехническими характеристиками.

Центральная подставка благодаря запирающей пружине теперь надежно фиксируется в закрытом состоянии, а резиновый буфер исключает металлический стук при езде по любым дорогам.

В двигателе применены ведущие диски сцепления более совершенной конструкции, повысившие коэффициент запаса сцепления с 1,25 (как было прежде) до 1,47. Изменение дисков не нарушило взаимозаменяемости, вследствие чего их можно использовать на всех ковровских моделях класса 175 см^3.

Коробка передач не претерпела изменений, если не считать повышения прочности зубьев — их модуль увеличен с 1,75 до 2 мм. Это значит, что при использовании новых шестерен в старых коробках их можно менять только попарно: одновременно ведущую и ведомую.

Чтобы повысить надежность механизма переключения передач, валик переключения ныне снабжен очень долговечной трехвитковой возвратной пружиной. Такой валик можно использовать на всех ранее выпускавшихся двигателях «Ковровец» и «Восход».

Завод продолжает модернизацию мотоцикла. Ряд усовершенствованных узлов и деталей планируется внедрить и в этом году. О них мы еще расскажем.

Г. МАРИНИН,
заместитель главного конструктора по мотоциклостроению
г. Ковров

На газовом топливе

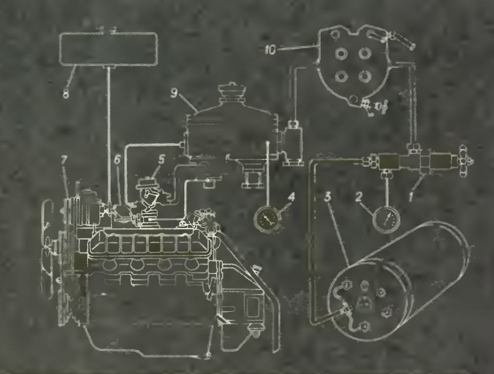


Схема установки газовой аппаратуры автомобиля ГАЗ—53-07: 1 — магистральный вентиль; 2 — манометр высокого давления; 3 — баллон-сосуд для газа; 4 — манометр низкого давления; 5 — смеситель; 6 — карбюратор резервного питания; 7 — двигатель; 8 — бензобак; 9 — двухступенчатый редуктор; 10 — испаритель газа.

Охрана воздушной среды — важнейшая проблема нашего времени. С ростом городов, с развитием индустрии и транспорта она приобретает все более острый характер: увеличиваются вредные выбросы в атмосферу. Борьба с ее загрязнением ведется сегодня разными средствами. С одной стороны, вводятся меры, регламентирующие выброс вредных веществ, с другой — изыскиваются пути их обезвреживания.

Внимание автомобилестроителей уже не впервые привлекают горючие газы, в частности сжиженные пропано-бутановые фракции природного и нефтяного происхождения. Это высокооктановое, стабильное по составу моторное топливо хорошо смешивается с воздухом и равномерно распределяется по цилиндрам двигателя, способствуя более полному сгоранию рабочей смеси. Суммарный выброс токсичных веществ у автомобиля, действующего на сжиженном газе, значительно меньше, чем при работе на бензине.

На этом не кончаются преимущества газового топлива. Газо-воздушная смесь не знает капельного состояния, поэтому смазка не смывается ею с рабочих поверхностей поршней и зеркала цилиндров, и межремонтный пробег двигателя может быть увеличен в 1,3—1,5 раза. По той же причине не разжижается смазка в картере двигателя и дольше служит само масло.

Отличительная особенность газобаллонных автомобилей: горючие газы сжижаются под некоторым давлением. Так что вся специальная аппаратура находится под избыточным давлением, которое зависит от окружающей температуры, но не превышает 16 кг/см^2. Аппаратура состоит из сосуда (баллона для сжиженного газа) и соответствующей редуцирующе-испарительной системы, которая превращает жидкость в паровую фазу и понижает давление. Далее, в смесительном устройстве пар смешивается с воздухом и оттуда поступает в цилиндры.

Для горьковского автомобильного завода идея использования горючих газов в качестве автомобильного топлива не нова. Весь внутризаводской автотранспорт в годы войны эксплуатировался здесь на сжиженных пропано-бутановых газах. До 1961 года выпускалась модель ГАЗ—51Ж, где буква «Ж» означала, что машина использует в качестве топлива жидкий газ. В последнее время завод наладил производство газобаллонных грузовиков ГАЗ—53-07 с восьмицилиндровым двигателем и ГАЗ—52-07 с шестицилиндровым. Это означает, что основные модели ГАЗ можно эксплуатировать на горючих газах.

Новые газобаллонные грузовики предназначены для крупных городов. Внешне они ничем не отличаются от базовых, параметры их сохранены полностью. Дополнительное оборудование размещается под капотом. Оно унифицировано и подходит для всех грузовиков и автобусов с шести- и восьмицилиндровыми двигателями ГАЗ и ЗМЗ.

Схема установки газовой аппаратуры на автомобиле ГАЗ—53-07 приведена на рисунке. Регулировочные режимы редуктора и газосмесительные устройства могут быть изменены в зависимости от конструктивной схемы, избранной для перехода с бензина на газ.

Известно, что при замене жидкого топлива газообразным неизбежно некоторое снижение мощности, поскольку у газо-воздушной смеси теплота сгорания и плотность ниже, чем у газо-бензиновой. Такое снижение можно компенсировать повышением степени сжатия. В то же время ее чрезмерное повышение делает невозможной работу двигателя на бензине. А именно это обстоятельство представляется важным в эксплуатации. Автомобиль должен иметь возможность при необходимости работать (хотя бы кратковременно) на бензине. Поэтому, в частности, ГАЗ—53-07 оснащен (как видно из рисунка) в дополнение к газовой аппаратуре небольшим бензобаком **8** и карбюратором **6**.

В газовом двигателе сжиженный газ из баллона **3** поступает в испаритель **10**, где переходит из жидного состояния в газообразное. В двухступенчатом редукторе **9** давление газа снижается. Кроме того, редуктор регулирует автоматически, в зависимости от нагрузки двигателя и числа оборотов, количество газа, поступающего в смеситель **5**, где приготовляется газо-воздушная смесь.

К сожалению, пока наша промышленность еще не располагает необходимой номенклатурой газовой аппаратуры. Нет, например, аппаратуры для легковых автомобилей и малотоннажных грузовиков. Созданная еще в сороковых годах унифицированная газовая аппаратура не удовлетворяет современным требованиям по габаритам, она состоит из большого количества узлов и, как следствие, соединений, дающих утечку. А сейчас нужна компактная, малогабаритная аппаратура, которую можно было бы использовать и на автобусах, специализированных автомобилях рижского, ереванского, ульяновского и других наших автозаводов.

Решающее значение для широкого внедрения автомобилей, работающих на газовом топливе, имеет сооружение специальных газонаполнительных станций.

В крупных городах получил очень широкое развитие и таксомоторный транспорт. Поэтому наш завод готовит производство автомобиля ГАЗ—24-07 модификации «такси», работающего на сжиженном газе. Как показали приемочные испытания, эта машина при широком внедрении ее в таксомоторных парках поможет значительно сократить выброс токсичных веществ в атмосферу.

Ю. МАЕВ,
начальник КБ газобаллонных автомобилей ГАЗа

г. Горький

В ознаменование самого большого нашего праздника передовики производства, целые коллективы принимают высокие обязательства, встречные планы. На всей огромной территории Советской страны кипит ударный труд.

По традиции в юбилейные годы мы подводим итоги прожитому и свершенному, стремимся с сегодняшних высот еще раз осмыслить пройденный путь. Многие тысячи людей избирают для этого такую интересную и полезную форму познания, как туризм, используя отпускное время. Особенно большие возможности у тех, кто «на колесах». Но и они не безграничны. Поэтому сразу же встает вопрос: куда ехать, что смотреть?

Как и всегда перед началом туристского сезона, «За рулем» начинает публиковать в помощь моторизованным путешественникам карты-схемы маршрутов с подробными комментариями.

Это о Вологодской области, бывшей провинции царской России писал В. И. Ленин вскоре после революции: «Посмотрите на карту РСФСР. К северу от Вологды... идут необъятнейшие пространства, на которых уместились бы десятки громадных культурных государств. И на всех этих пространствах царит патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость». Неузнаваемо изменились эти места за годы Советской власти. Выросли высокомеханизированные предприятия лесной промышленности, созданы новые отрасли — лесохимия, черная металлургия, освоены производство шарикоподшипников, речное судостроение. В сельском хозяйстве успешно развиваются высокопродуктивное животноводство и льноводство.

Незабываемая красота северной природы, хвойные леса, голубая россыпь озер с обилием рыбы, чудесные белые ночи — все это ожидает туристов, выбравших «вологодский» маршрут. Путешествовать по нему лучше всего в июне — августе.

Начнем с самой **Вологды** — центра области. Следует остановиться на несколько дней для осмотра этого старинного самобытного города, ровесника Москвы. К услугам туристов в нем три гостиницы: «Северная», «Вологда», «Октябрь» и турбаза.

В глубь веков уходит история Вологды. На протяжении многих столетий город играл большую роль в хозяйственном освоении севера России. В XVI—XVII веках это важный пункт на торговых путях из центральных районов на Север, Урал, Сибирь. Роль Вологды еще более усилилась после установления торговых связей России с Западной Европой через Архангельск. В это время в городе строятся мощная крепость, храмы, богатые монастырские здания, пышные купеческие особняки. Вологда превратилась в один из крупнейших русских городов, став центром губернии. Но в XVIII—XIX веках ее значение как торгового пункта резко падает. И промышленность предреволюционной Вологды была представлена лишь небольшими предприятиями типа винокуренных, свечных, маслобойных и кожевенных заводов.

Какой же мы видим Вологду в наши дни? Это — административный, промышленный и культурный центр области с населением свыше 200 тысяч человек. Это город металлообработки и машиностроения, пищевой и текстильной промышленности. Недавно вступил в строй крупный завод по выпуску шарикоподшипников. Местный льнокомбинат — один из крупнейших в Советском Союзе. Не только в нашей стране, но и далеко за ее пределами славятся изделия вологодских кружевниц, отличающиеся тонким, изящным и выразительным рисунком. В Вологде три вуза, два театра, филармония. Большой популярностью пользуются картинная галерея, краеведческий музей, музей древнерусской живописи с великолепным собранием произведений самобытного северного письма. Город очень вырос и благоустроился за последние десятилетия, реконструированы его центральные площади, озеленены улицы.

Вологда богата памятниками архитектуры. Интересно познакомиться с комплексом сооружений Кремля (XVI—XVII века); среди них самая древняя постройка города — величественный суровый Софийский собор. Выразительны архиерейские палаты XVIII века, выполненные в стиле барокко. Весь комплекс Архиерейского двора очень живописен своей разностильностью.

Незабываемое впечатление оставляет осмотр Спасо-Прилуцкого монастыря, в прошлом одного из крупнейших на севере, представляющего собой великолепный, редкий по своей целостности, архитектурный ансамбль. Построенный в XVI веке в излучине реки Вологды, с мощными высокими каменными стенами, он был важной крепостью, защищавшей город с севера.

В старинных районах Вологды — Верхний и Нижний посады, в Заречье вы встретите памятники архитектуры XVII—XIX веков. В городе сохранилось также много деревянных жилых домов XVIII—XIX веков, в большинстве украшенных великолепными резными орнаментами. Очень колоритны и каменные особняки того же периода, представляющие самые различные архитектурные стили или их затейливые смешения.

С Вологдой связано имя сестры В. И. Ленина Марии Ильиничны Ульяновой. В доме, где она жила во время ссылки (1912—1914 гг.), сейчас музей.

Из центра области направляемся на северо-запад. Через 15 километров встречается поселок Молочное, здесь внимание привлечет памятник-обелиск 94 вологжанам, погибшим во время Великой Отечественной войны. А неподалеку от поселка находится деревня **Расковино,** где до настоящего времени сохранился бревенчатый дом крестьянина П. А. Кукушкина, в котором летом 1914 года жила Мария Ильинична Ульянова с матерью Марией Александровной.

Еще 15 километров пути — и мы въезжаем в старинное село **Кубенское,** издавна известное тонким искусством кружевниц. Здесь обращает на себя внимание бюст дважды Героя Советского Союза летчика-истребителя А. Ф. Клубова, уроженца села. Отсюда на протяжении 60 километров тянется справа вдоль дороги, по которой продолжается наш маршрут, озеро Кубенское, входящее в Северодвинскую водную систему. Ширина этого озера достигает 7 километров. По его берегам достаточно живописных мест для остановок и отдыха. Село **Делялево,** которое мы проезжаем, известно тем, что здесь родился авиаконструктор трижды Герой Социалистического Труда лауреат Ленинской и Государственных премий академик С. В. Ильюшин.

За селом Делялевым мы прощаемся с Кубенским озером и, проехав 45 километров, попадаем в небольшой уютный городок **Кириллов.** Остановимся для осмотра всемирно известного и крупнейшего на севере архитектурного ансамбля бывшего Кирилло-Белозерского монастыря. Его сказочные постройки как бы встают из глубины вод Сиверского озера. Монастырь был основан еще в конце XIV века, его монументальные стены (они толще стен Московского Кремля), сторожевые башни с бойницами свидетельствуют о том, что он был грозной крепостью, важным укрепленным пунктом на севере Русского государства. В 1612—1613 гг. здесь были разбиты отряды польско-литовских интервентов. Богатые экспозиции местного историко-художественного и архитектурного музея-заповедника рассказывают об экономике, быте и культуре края на протяжении веков, знакомят с произведениями старинной северной живописи, с художественной резьбой по дереву, чеканкой, древними рукописями.

В окрестностях Кириллова немало живописных мест, богатых грибами и ягодами. Одно из них — в районе села и пристани на Волго-Балтийском водном пути имени В. И. Ленина — **Горицы.** Здесь можно осмотреть памятник архитектуры XVI века — бывший Горицкий монастырь.

Из Кириллова следует съездить в село **Ферапонтово,** стоящее на берегу Бородаевского озера. Оно славится архитектурными памятниками бывшего Ферапонтова монастыря. Его собор Рождества Богородицы (конец XV века) известен росписями выдающегося живописца того времени Дионисия.

Рядом с селом возвышается поросшая зеленью Цыпина гора, самая высокая в округе, одно из красивейших мест этого района.

Из Кириллова наш путь лежит в старинный город **Белозерск,** он ровесник Новгорода. У села Вогнема на пароме переправляемся через Волго-Балт, и вскоре перед нами блеснет спокойная гладь Белого озера. Белозерск стоит на его южном берегу, в летописях он впервые упоминается под 862 годом. Здесь сохранились интересные памятники прошлого: земляные валы XV века, Успенская церковь-крепость XVI века, Спасо-Преображенский собор XVII века, трехпролетный арочный мост через ров у Кремля (XVIII век) и другие. С открытием в 1964 году Волго-Балтийского водного пути Белозерск стал портом пяти морей. В этом районе развита лесная промышленность, судоремонтное дело, широко известен рыбозавод.

От Белозерска едем на юг Вологодской области, в **Череповец,** который расположен на правом берегу реки Шексны при впадении ее в Рыбинское водохранилище. Подъезжая к городу, видим многочисленные заводские трубы, ажурные конструкции доменных печей, всполохи огней над коксовыми батареями, кварталы многоэтажных домов. Все это — новый, социалистический Череповец. До революции это был уездный городишко, считавшийся чуть ли не символом захолустья. Вот какую характеристику дает ему путеводитель того времени: «Город имеет пять церквей, несколько учебных заведений, окружной суд, земскую больницу на 38 кроватей, завод земледельческих орудий и машин (175 рабочих). В торговом и промышленном отношении значения не имеет».

За советские годы Череповец превратился в крупный промышленный центр. В 1955 году здесь вступил в строй металлургический завод, который часто называют Северной Магниткой, — основная металлургическая база европейского Севера. Позднее при заводе создано коксохимическое производство, построена крупная теплоэлектроцентраль. В городе выросли и другие предприятия: заводы сталепрокатный, азотно-туковый. После реконструкции Волго-Балтийского водного пути Череповец стал большим портом, связвным регулярными рейсами с Москвой, Ленинградом, городами Поволжья и европейского Севера.

Изменился, разросся сам город. Сейчас в его центре — обширная площадь Металлургов и прилегающий к ней Комсомольский сквер, от площади расходятся широкие проспекты, застроенные кварталами благоустроенных многоэтажных жилых домов.

Он стал значительным культурным центром: педагогический институт, филиал политехнического института, несколько техникумов. Интересен краеведческий музей, в составе которого есть художественный отдел, где наряду с другими произведениями представлены работы уроженца Череповца художника-баталиста В. В. Верещагина. Его именем названа одна из центральных улиц города, на ней художнику установлен памятник.

Из Череповца возвращаемся в начальный пункт путешествия — Вологду, замкнув, таким образом, кольцо протяженностью более 400 километров. Наиболее значительным населенным пунктом на этом последнем отрезке пути будет поселок **Шексна,** близ которого мы еще раз переправимся через Волго-Балтийский водный путь.

В. ПЕУНОВ,
сотрудник Центрального совета по туризму и экскурсиям



Навстречу 60-летию Октября
ПО ВОЛОГОДСКОЙ ЗЕМЛЕ
в Каргополь
Белое озеро
Ухтома
БЕЛОЗЕРСК
Вогнема
Ферапонтово
Горицы
Антушево
КИРИЛЛОВ
Никольский Торжок
Бечевинка
Волго-Балтийский канал
Матвеевское
Аннино
Делялево
Ковжа
Череповецкое вдхр.
Кубенское озеро
Новленское
Воскресенское
Кольцеево
Вологда
СОКОЛ
Ботово
Кубенское
в Кадуй
ЧЕРЕПОВЕЦ
Шексна
Молочное
Раскопино
в Архангельск
Нестерово
ВОЛОГДА
Рыбинское вдхр.
в Ярославль
трасса маршрута
историко-революционные памятники
военно-исторические памятники
места, связанные с именами выдающихся людей
архитектурные памятники
музеи
автозаправочные станции
станции технического обслуживания
турбазы
гостиницы

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

«ИКАРУСЫ» ДЛЯ СССР

В нынешнем году к нам поступит из Венгерской Народной Республики большая партия «икарусов»: 3800 городских автобусов модели «260», 1411 междугородных машин модели «255», 500 туристских модели «250» и 500 сочлененных городских модели «280» — всего 6211 штук. Основные данные этих машин приведены в таблице.

Модели	«250»	«255»	«260»	«280»
Длина, м	12,0	11,0	11,0	16,5
Масса в снаряженном состоянии, т	11,0	9,3	9,0	12,2
Мощность двигателя, л. с.	192	160	192	192
Скорость, км/час	106	80	63	63
Число мест для сидения/общее	57/57	53/53	22/78	35/113

«Икарус-250».



ЮБИЛЕЙ ШОФЕРСКОЙ ГАЗЕТЫ

Чуть пожелтевший от времени газетный лист: «За доблестный труд», № 1, 6 марта 1947 года...

Тридцать лет назад родилась эта многотиражная газета, ныне орган Главмосавтотранса, Мосавтолегтранса и московского горкома профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог. И с первого же дня нашла своего читателя: водителя грузовика и таксомотора, авторемонтника и диспетчера, инженера и руководителя автохозяйства. За три десятилетия вырос объем газеты, ее тираж, но в главном она оставалась верной себе: каждый номер — это пристрастный рассказ о труде столичных автотранспортников. Не было за эти годы ни одного события в их жизни, о котором бы не писала газета. Так, в конце сороковых годов она писала о москвичах «стотысячниках», а с начала семидесятых в поле зрения продолжатели их дела, те, кто обязался пройти на ЗИЛах 300 000 километров без капитального ремонта и 250 000 километров на МАЗах. Первой в стране рассказала газета о соревновании таксистов столицы, взявшихся довести пробег автомобилей ГАЗ—24 до 350 000 километров, о бригадном подряде на автотранспорте, внедренном коллективом водителей, который возглавляет лауреат Государственной премии СССР Е. Федюнин.

Много интересного ждет читателя, открывающего очередной номер газеты: репортажи с автомобильных соревнований, знакомство с новинками отечественного и зарубежного автомобилестроения, беседы об истории автомобиля, стихи и рассказы, новости культурной жизни. Но ведущей остается, конечно, тема труда, соревнования автотранспортников, борьбы за повышение эффективности и качества всей работы. Эта тема приобретает особое значение в канун 60-летия Великого Октября.

Водители, рабочие, специалисты с большим уважением относятся к газете. В адрес редакции приходят тысячи читательских писем. Многие из них начинаются словами «Хочу рассказать своей газете...» Пишут как советчику и товарищу по труду, как помощнику и другу.

20-ЛЕТИЕ СОВЕТСКОГО МОТОРОЛЛЕРА

В этом году исполняется двадцать лет с начала производства мотороллеров. 27 апреля 1957 года с конвейера тульского машиностроительного завода сошли первые машины — «Тула — Т200». Несколько позже приступил к выпуску модели «Вятка ВП—150» вятско-полянский машиностроительный завод.

С тех пор оба предприятия не раз обновляли свою продукцию. Мотороллеры первых моделей теперь уже редко встретишь на дорогах. На смену им пришли современные «Турист—М» и «Вятка — 3-электрон», которые пользуются у мотолюбителей заслуженным признанием. За 20 лет мощность двигателей у основных моделей возросла в полтора раза, улучшились эксплуатационные качества, комфортабельность. Наряду с обычными мотороллерами оба завода стронли грузовые трехколесные варианты, мототакси, спортивные варианты. В настоящее время тульские и вятско-полянские конструкторы продолжают работу по дальнейшему совершенствованию своих машин.

«СОЛНЕЧНЫЕ» ЛАМПЫ

Рижский завод ВЭФ освоил выпуск кварцевых галогенных ламп категории H_1, предназначенных для установки в фары дальнего света автомобилей, имеющих раздельные оптические элементы в системе освещения. По сравнению с обычными лампами накаливания их дальность действия в 1,5—2 раза больше, а потребляемая мощность остается в тех же пределах. Галогенные фары обеспечивают хорошую видимость при движении в темное время и туман. В продажу поступил «комплект дальнего света для четырехфарного автомобиля». В него входят три лампы (одна запасная) и два переходника. Стоимость комплекта — 16 рублей. По техническому описанию несложно самостоятельно собрать переходник с лампой и установить ее в оптический элемент фары.

В. ЕГОРОВ,
инженер



ПЕРЕХОДНИКИ ОБЕСПЕЧИВАЮТ УСТАНОВКУ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГАЛОГЕННЫХ ЛАМП КАТЕГОРИИ H_1 В ПОСАДОЧНОЕ ГНЕЗДО ОПТИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ ФАР 4Х ТИПОВ ОТЛИЧАЮЩИХСЯ СПОСОБОМ КРЕПЛЕНИЯ ЛАМПЫ.



КАКОЙ БЫТЬ АЗС

В июне прошлого года журнал опубликовал условия конкурса, объявленного Госстроем СССР совместно с Главнефтеснабом РСФСР и Центральным правлением НТО строительной индустрии, на лучшее техническое решение АЗС общего пользования. И вот жюри, рассмотрев немало интересных архитектурных и инженерных разработок, подвело итоги.

Второй премии (первая не присуждена) удостоен проект москвичей Г. Донцова, С. Леонова и В. Донцовой. Он отличается экономичностью, соответствует эстетическим требованиям градостроительства. Авторы предлагают использовать унифицированные элементы и конструкции заводского изготовления, что значительно экономичнее. Производственные площади сокращены благодаря тому, что предусмотрены совершенные монтажные схемы и новое технологическое оборудование — вертикальные резервуары. Они компактны, монтируются на защитных колодцах, которые в случае аварии предотвращают утечку горюче-смазочных веществ в грунт.

Удобное размещение заправочных колонок, обеспечивающее свободный подъезд к каждой из них, навесы, укрывающие водителей в непогоду, крупные светящиеся указатели марок бензина — все эти предложения, несомненно, придутся по вкусу потребителям.

Третья премия за удачное планировочное решение АЗС досталась Э. Аншарову и В. Риделю из Серпухова Московской области. Они также рекомендуют унифицированные строительные элементы, а главное — предлагают подвесные заправочные посты, что позволяет водителям свободно маневрировать на площадке АЗС.

Четыре проекта отмечены поощрительными премиями.

Все работы направлены Госстроем СССР в институт «Гипронефтетранс». Проекты, удостоенные второй и третьей премий, включены в план заказов 1977 года, остальные — послужат основой при создании новых проектов и доработке существующих.

Непремированные конкурсные материалы могут быть востребованы авторами в течение 30 дней со дня опубликования этой информации по адресу: 103074, Москва, пл. Ногина, 2/5, Главнефтеснаб РСФСР.

Организаторы конкурса выражают благодарность всем его участникам.

Общий вид АЗС по проектам, удостоенным второй (слева) и третьей (справа) премий.





● Дорожники Российской Федерации успешно выполнили план первого года пятилетки. Сеть республики пополнилась более чем 9300 километрами новых дорог, сдано в эксплуатацию 10,5 тысячи погонных метров мостов.

За годы десятой пятилетки будет сооружена 51 тысяча километров дорог. Свыше 8 тысяч составят магистрали, которые соединят с Москвой еще восемь областных центров: Архангельск, Мурманск, Курган, Пермь, Омск, Ижевск, Киров, Астрахань. Около 43 тысяч километров дорог республиканского и областного значения свяжут 184 глубинных сельских района и более 3500 усадеб колхозов и совхозов со своими административными центрами.

● Продолжается строительство дороги республиканского значения **Тюмень—Ялуторовск — Ишим — Омск** с асфальтобетонным покрытием шириной 7,5 метра. Сдан участок длиной 9,4 километра от поселка **Красный Яр** до города **Тюкалинска.** С вводом его открылось сквозное движение от Омска до Тюкалинска, несколько колхозов и совхозов получили сообщение с областным центром и железнодорожной станцией. Улучшилась доставка сельскохозяйственных продуктов, что будет способствовать снижению их себестоимости.

● Все дальше на север продвигаются строители магистрали **Москва—Архангельск.** Недавно они провели асфальтовое полотно к районному центру Сямжа Вологодской области. Новая трасса превосходит старую дорогу по всем техническим показателям. Введенный в строй участок связал несколько северных районов с областным центром Вологдой.

● Государственная комиссия приняла с оценкой «хорошо» дорогу **Якутск—Покровск,** имеющую черное гравийное покрытие с поверхностной обработкой. Новая дорога протяженностью 71 километр соединила таежные поселки Техтюр, Улах-Ан, Немюгюнцы и город Покровск со столицей Якутии. В нынешней пятилетке строители сдадут еще одну — от Нижнего Бестяха через Чурапчу и Ытык-Кюель до Хандыги.

● Существовавшая паромная переправа через Дон у города Калач сдерживала движение автотранспорта близлежащих сельскохозяйственных районов во время посевных и уборочных кампаний. В настоящее время здесь построен крупный железобетонный мост протяженностью 918 метров. С вводом его значительно возросла пропускная способность дороги Волгоград—Шахты.

МОСКВА
Кашира
Михайлов
Скопин
Ряжск
Первомайский
Мичуринск
ТАМБОВ
Борисоглебск
Иловля
ВОЛГОГРАД

в Ленинград
Селихново
ПУШКИНСКИЕ ГОРЫ
НОВОРЖЕВ
Новгородка
в Киев

Участки дороги:
новый
старый

● В обход города **Пушкинские Горы** построена 12-километровая дорога с двухслойным асфальтобетонным покрытием шириной 7,5 метра. Новый участок дает возможность отвести потоки транзитного автотранспорта от города и Святогорского монастыря, где покоится прах поэта. Это более удобный путь для экскурсантов, прибывающих в Пушкинский заповедник, и автотуристов. Дорога оборудована павильонами и стоянками.

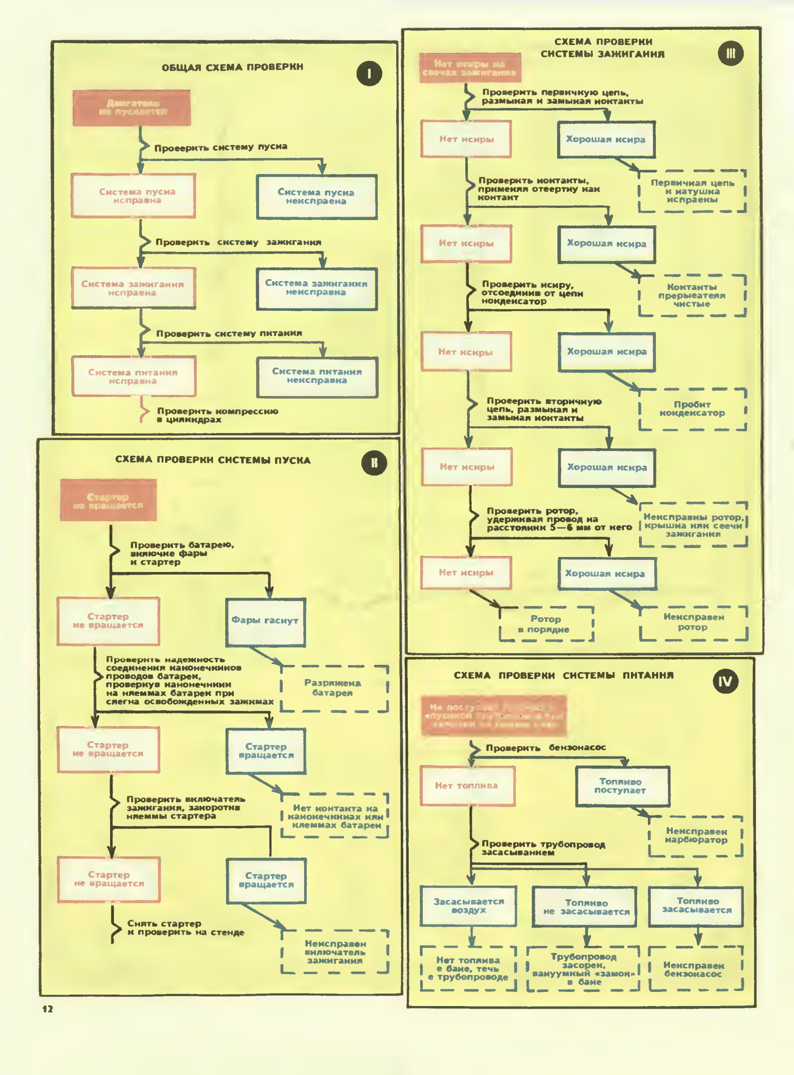
● Открыто сквозное движение на дороге **Москва—Волгоград.** Скоростная трасса протяженностью свыше 1000 километров отвечает современным требованиям дорожного строительства. Вместо перекрестков и железнодорожных переездов возведены мосты и эстакады, созданы развязки в разных уровнях. Ширина цементобетонного покрытия 7,5 м, но есть и участки с уширительной полосой 0,75 м. Дорога соединила четыре области: Рязанскую, Тамбовскую, Волгоградскую и Воронежскую. К крупным населенным пунктам построены подъезды.

● Чуйский тракт — главная транспортная магистраль Горного Алтая, по которой идет доставка новой техники, строительных материалов, промышленной и сельскохозяйственной продукции в высокогорные районы. Эта дорога соединяет нашу страну с МНР. В самом конце Чуйского тракта у поселка **Кош-Агач** над бурной Чуей возведен сталебетонный мост протяженностью 136 метров. Путь в Монголию благодаря этому стал короче и удобней.

● Железобетонный мост длиной 171 метр соединил берега реки Нерль неподалеку от **Суздаля.** Приняв на себя потоки транзитного транспорта, направляющегося в соседние области нечерноземья, он помог значительно снизить интенсивность движения в городе-заповеднике, сократить путь туристов. Соседство этого сооружения с шедеврами древнерусского зодчества предъявило проектировщикам и строителям особые эстетические требования. Новый мост вписался в пейзаж

● Идет реконструкция цементобетонной дороги республиканского значения **морской порт Нагаево — Магадан — аэропорт Яблоновое.** Сданный в эксплуатацию участок от тринадцатого километра до аэропорта позволит улучшить транспортные связи морского и воздушного портов, повысить эффективность грузовых перевозок между Магаданом и районными центрами области.

Пресс-служба Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР


ОБЩАЯ СХЕМА ПРОВЕРКИ
I
Двигатель не пускается
Проверить систему пуска
Система пуска исправна
Система пуска неисправна
Проверить систему зажигания
Система зажигания исправна
Система зажигания неисправна
Проверить систему питания
Система питания исправна
Система питания неисправна
Проверить компрессию в цилиндрах
СХЕМА ПРОВЕРКИ СИСТЕМЫ ПУСКА
II
Стартер не вращается
Проверить батарею, включив фары и стартер
Стартер не вращается
Фары гаснут
Разряжена батарея
Проверить надежность соединения наконечников проводов батарей, проверив наконечники на клеммах батарей при слегка освобожденных зажимах
Стартер не вращается
Стартер вращается
Нет контакта на наконечниках или клеммах батареи
Проверить включатель зажигания, закоротив клеммы стартера
Стартер не вращается
Стартер вращается
Неисправен включатель зажигания
Снять стартер и проверить на стенде
СХЕМА ПРОВЕРКИ СИСТЕМЫ ЗАЖИГАНИЯ
III
Нет искры на свечах зажигания
Проверить первичную цепь, размыкая и замыкая контакты
Нет искры
Хорошая искра
Первичная цепь и катушка исправны
Проверить контакты, применяя отвертку как контакт
Нет искры
Хорошая искра
Контакты прерывателя чистые
Проверить искру, отсоединив от цепи конденсатор
Нет искры
Хорошая искра
Пробит конденсатор
Проверить вторичную цепь, размыкая и замыкая контакты
Нет искры
Хорошая искра
Неисправны ротор, крышка или свечи зажигания
Проверить ротор, удерживая провод на расстоянии 5—6 мм от него
Нет искры
Хорошая искра
Ротор в порядке
Неисправен ротор
СХЕМА ПРОВЕРКИ СИСТЕМЫ ПИТАНИЯ
IV
Проверить бензонасос
Нет топлива
Топливо поступает
Неисправен карбюратор
Проверить трубопровод засасыванием
Засасывается воздух
Топливо не засасывается
Топливо засасывается
Нет топлива в баке, течь в трубопроводе
Трубопровод засорен, вакуумный «замок» в баке
Неисправен бензонасос



Путеводитель по неисправностям

На сотом заседании в нашем «Клубе» (1972, № 7, стр. 8) был опубликован «Путеводитель по неисправностям», составленный В. Б. ЯКОВЛЕВЫМ (ныне заместитель главного конструктора АЗЛК). Как показала редакционная почта, этот «путеводитель» многим помог в обращении с машиной. С тех пор прошло почти пять лет, и снова появились письма о нем, но уже другого характера: просят повторить «путеводитель» на страницах журнала. Что ж, вероятно, это закономерно. Ведь за прошедшие годы у нас появилось немало новых читателей, а тот номер журнала давно стал библиографической редкостью.

И вот сегодня мы возвращаемся к старой теме, чтобы снова проследовать по пути возможных причин отказа в работе двигателя нашего автомобиля.

Еще вчера вечером (а может быть день или два назад) все отлично работало. Вы нормально доехали до дома и поставили машину на стоянку. А сегодня ваш безотказный раньше автомобиль капризничает, двигатель не желает пускаться. Что же случилось и как его «вразумить»? С чего начинать?

На схеме показана достаточно наглядно вся последовательность поиска, а значит и ремонта. Но сделаем все-таки несколько пояснений.

Итак, первое — система пуска, то есть стартер и все, что с ним непосредственно связано. Поворачиваем ключ — вращает ли стартер коленчатый вал с требуемой скоростью? Если нет — ясно, где искать отказ. Если все нормально — проверим другие системы. Что еще, кроме стартера, нужно двигателю для пуска и работы? Хорошая искра на свечах и подача рабочей смеси в камеры сгорания. То есть исправность систем зажигания и питания. В таком порядке и продолжаем.

Освободим от наконечника одну из свечей, поднесем провод на 10—12 мм к «массе» (любой металлической детали, соединенной с кузовом автомобиля), включим зажигание и провернем коленчатый вал. Проскочила сильная голубая искра от провода к «массе»? Нет? Проверим еще раз. Нет? Поищем в зажигании. Если же искра есть — остается обратиться к системе питания. Хотя, как правило, отказы в ней не бывают внезапными, а также не особенно влияют на пуск двигателя — больше на его работу.

Снимем крышку воздушного фильтра («Жигули», «Москвич—412» и «2140») и, заглядывая в горловину карбюратора, резко нажмем на рычажок, приводящий дроссель. При исправной подаче топлива из распылителя должна сильно брызнуть струйка бензина.

Теперь более подробно о работах с каждой системой. Очередность операций сверяем со схемой.

Когда **не работает стартер**, вначале проверим состояние аккумуляторной батареи. Включим дальний свет фар и стартер. Если фары гаснут или их свет заметно ослабевает — причина в аккумуляторе. Зарядим его, проверим плотность электролита, исправность батареи в целом и каждой банки отдельно. Не часто, но порой все-таки случается короткое замыкание пластин в одной из банок. Тут подзарядка не поможет — придется заменять аккумулятор. Затем проверим соединения проводов с «плюсовой» и «минусовой» клеммами и с кузовом автомобиля. Слегка ослабим стягивающие болты и попробуем немного провернуть наконечник провода на клеммах. Снова затянем. Иногда помогает — естественно, когда причина отказа здесь. И последнее, что доступно самому владельцу машины, — определить исправность замка зажигания.

Если при включении «накоротко», то есть соединении подходящим проводником соответствующих клемм замка, стартер «оживает» — надо менять контактную группу или весь замок в сборе.

В случае, когда и этот путь привел в тупик, без снятия стартера и «хирургического» вмешательства во «внутренности» тягового реле не обойтись. А значит, придется обратиться на СТО к специалистам. Но это уж крайность, хоть и возможная.

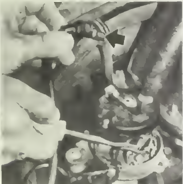
Другой вариант: стартер работает нормально, а двигатель не пускается. Сначала вспомним, не было ли каких-нибудь «сигналов» накануне и каков был характер самого отказа. Если даже «не схватило» ни разу, скорее всего, дело в системе зажигания. К сожалению, для очень многих автолюбителей эта система «терра инкогнита» — неизведанная область.

Действуем по схеме. Поиск «искры» начинаем с того, что, сняв крышку и ротор с распределителя, проворачиваем коленчатый вал (пусковой рукояткой или за ремень вентилятора) до полного смыкания контактов. Затем включаем зажигание, вынимаем из крышки центральный провод, подносим его конец на расстояние 10—12 мм к «массе» и размыкаем несколько раз контакты лезвием отвертки. При этом будьте осторожны — не замкните отверткой контакт на «массу».

С провода на «массу» должна проскочить хорошая голубая искра. Она свидетельствует, что первичная цепь и катушка зажигания исправны. Если искры нет, нужно определить, кто виноват — конденсатор, контакты или сама цепь. Еще раз провернем коленчатый вал (до размыкания контактов) и лезвием замкнем подвижный контакт с нижней пластиной распределителя. Если в этом случае искры нет, значит контакты не виноваты и, скорее всего, дело в конденсаторе. Снимем его (не отсоединяя провода) и, исключив контакт корпуса конденсатора с «массой», повторим проверку отверткой. Появление искры свидетельствует о том, что пробит конденсатор, и его надо заменить. Отсутствие искры говорит о возможном обрыве в проводе от подвижного контакта до зажима первичной цепи.

Проверка вторичной цепи — главным образом визуальная. Внимательно осматриваем провода высокого напряжения, крышку и ротор распределителя: нет ли трещин, повреждений или (на крышке изнутри) следов угля. Чтобы проверить ротор, к его верху поднесем на 5—6 мм вынутый из крышки



Слева направо: точки, в которых проверяется надежность соединений проводов; отсюда должен брызнуть бензин; следите — есть ли «искра»; проверка контактов.

центральный провод и провернем вал стартером. Если при этом проскочит искра — значит ротор пробит и требует замены.

И последнее в этой системе — сами свечи. Они могут быть залиты бензином при пуске, сильно загрязнены маслом и нагаром, иметь слишком малый или чрезмерно большой искровой зазор. Проверив свечи и убедившись, что все нормально, не перепутайте порядок, в котором были надеты наконечники проводов высокого напряжения на контактные стержни.

Наименее вероятная, как уже сказано, но возможная причина отказа — в системе питания. Но все-таки проверим и ее, обязательно выключив перед этим зажигание. Порядок наших действий определен схемой.

Поступает ли бензин в карбюратор? Отсоединив бензопровод от впускного штуцера карбюратора и подставив какую-нибудь банку или бутылку, нажмем несколько раз на рычаг ручной подкачки бензонасоса. Будьте осторожны — бензин при этом может брызнуть сильной струей и попасть в лицо. Если «подачи» нет, последовательно проверим, исправен ли сам насос (засасав топливо шлангом с грушей из магистрали за насосом), нет ли течи в бензопроводе, нет ли вакуумного «замка» в бензобаке. Он может возникнуть, когда бак по какой-либо причине перестал сообщаться с атмосферой. Выяснить это просто: достаточно открыть пробку бака и попробовать закачать бензин в бензонасос рычагом ручной подкачки.

Учтите, бензонасос «Москвича» («412» и «2140») капризен — не всегда можно рычажком ручной подкачки обеспечить поступление топлива (особенно после долгой, в несколько дней стоянки). Это удается, как правило, при определенном положении привода. И иногда нужно провернуть коленчатый вал, чтобы кулачок занял это положение.

В карбюраторе редко возникают неисправности, препятствующие пуску двигателя. Но «перелив», особенно в холодное время, может все-таки вызвать отказ. Если при проверке свечей вы заметили на них бензин, возможно, виноваты игла и поплавок карбюратора.

Просушите и очистите свечи и при пуске ни в коем случае не «качайте» педалью «газа», а медленно откройте дроссельную заслонку полностью.

Возможный, хотя и нечастый случай — когда «отцепилась» тяга, приоткрывающая воздушную заслонку пускового устройства карбюратора (ВАЗ). Эта тяга обеспечивает нормальный состав смеси сразу после пуска в зависимости от разрежения во впускном коллекторе. Если она не действует — двигатель «схватывает» и тут же захлебывается слишком богатой пусковой смесью.

Еще менее вероятно, чтобы причиной было падение компрессии из-за пробитой прокладки, прогара клапана или залегших поршневых колец. По-настоящему проверить компрессию без специального прибора не удастся. Это делают на СТО специалисты.

Еще раз внимательно изучим схему. Это, в сущности, отработанная многолетней практикой последовательность операций по выявлению, а значит, и устранению неисправности.

Еще раз о «сторожах»

На 145-м заседании «Клуба» («За рулем», 1976, № 7) мы говорили о различных «автосторожах». И в том числе о разработанном Специальным проектно-конструкторско-технологическим бюро средств автоматизации в г. Вильнюсе. «Саргис» (так называется этот прибор) освоен производством и выпускается таурагским заводом элементов вычислительных машин.

Как сообщил главный конструктор завода Р. КАРБАУСКАС, в процессе доводки и освоения «сторожа» в его конструкцию внесены значительные изменения, улучшены характеристики и эксплуатационные параметры. О них рассказывается на этой странице.

Главное — увеличилась надежность пуска сигнальной схемы при снижении напряжения питания и уменьшился до 2—3 мА ток покоя в дежурном режиме. Теперь можно успешно пользоваться «Саргисом» и в зимнее время — аккумулятор не разрядится.

Немаловажное дополнение — установка защитного диода Д3 (см. схему). Дело в том, что при неправильном подключении, как это делают иногда сами автолюбители, часто сгорала «нежная» электроника прибора. Так возникали нарекания на качество продукции. Диод Д3 и служит защитой от подобных ошибок.

«Саргис» будет выпускаться в количестве 10 тысяч штук в год. Торгующим организациям следует обращаться в литовскую республиканскую оптовую базу «Литкультторг».

Детали схемы

Обозначение на схеме	Наименование	Количество
Р1.. Р3	Резистор МЛТ-0,5 5,1 кОм±5%	3
Р4	Резистор МЛТ-0,5 150 Ом±10%	1
Р5	Резистор МЛТ-0,5 5,1 кОм±5%	1
Р6	Резистор МЛТ-0,5 270 Ом±10%	1
Р7	Резистор МЛТ-0,5 680 Ом±10%	1
Р8	Резистор МЛК-0.5 100 Ом±10%	1
С1	Конденсатор К50-3Б-12-200	1
В1. В2	Микропереключатель МП3-1	2
В3	Тумблер ТВ1-2	1
В4	Тумблер ТП1-2	1
Д1	Диод Д814А	1
Д2. Д3	Диод Д9Е	2
Д4	Диод КУ202А	1
Т1... Т3	Транзистор КТ315Б	3
Т4	Транзистор КТ 208А	1
Э1	Пружина ЛЦ6 620.028	1

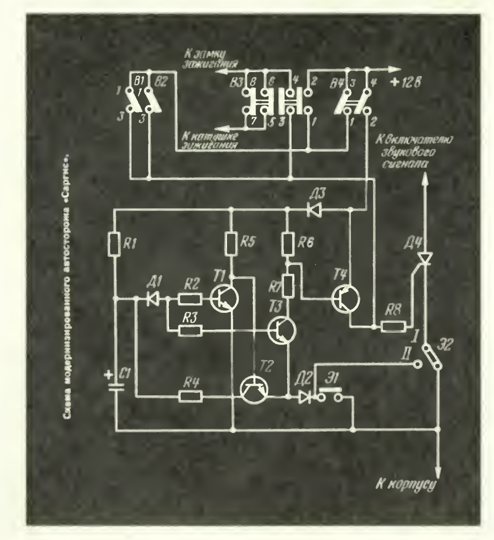


Схема модернизированного автосторожа «Саргис».

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ЧТО ТАКОЕ «ДЖИП»

«Я связываю слово «джип» с автомобилями типа «Виллис», — пишет водитель В. Смирнов из Горького, — но мне не совсем ясно, можно ли так называть все легковые автомобили повышенной проходимости».

Легковые машины повышенной проходимости с приводом на все четыре колеса (то есть с колесной формулой 4×4) составляют отдельную категорию автомобилей, специально предназначенных для эксплуатации на грунтовых, проселочных дорогах. Джипами (происхождение этого термина объяснено в журнале — «За рулем», 1975, № 8, стр. 34) называли главным образом модели с упрощенным открытым кузовом и рамой. Однако в пятидесятые годы появились конструкции таких машин с несущими кузовами («ФИАТ-кампаньола») и даже с закрытыми цельнометаллическими кузовами («Виллис-комвидо»), которые, по существу, должны были тоже именоваться джипами. Если идти дальше, то разновидность обычного легкового автомобиля, оснащенного дополнительно к заднему приводу и на передние колеса (например, «Москвич—410» или «Субару-леоне-ФВД»), тоже надо назвать этим имением.

В нашем журнале мы определяем как джип и автомобиль ВАЗ—2121. Видимо, более точно его можно охарактеризовать как «легковой автомобиль повышенной проходимости с кузовом повышенной комфортабельности». Лаконичное — «вездеход». Но это и вовсе неточно, поскольку такая категория машин существует сама по себе.

Скорее всего, надо просто условиться, какой термин выбрать. А для этого посмотрим, как обстоит дело в других странах. Французы такие автомобили называют «ту-террэн» (по-русски — «аседорожный»), итальянцы именуют их «фуористраде» («внедорожный»), а странах, говорящих на немецком языке, принято слово «гелендевагеи» («машина для пересеченной местности»), а там, где принят английский язык, их называют «фоур уил драйв кар» («автомобиль с приводом на четыре колеса»), но чаще всего — все-таки «джип».

Это короткое слово, не заключающее в себе никакого технического содержания, получило довольно широкое, интернациональное признание. Точно так же общепризнанные термины «дизель» или «картер» (имена собственные), «карт» (по-русски — «тележка») или «багги» (по-русски — «блошка») нашли распространение благодаря краткости и удобству произношения, хотя каждый из них также не нес сколько-нибудь серьезной смысловой нагрузки.

Вот почему в наших публикациях мы сочли удобным и практичным пользоваться термином «джип», под которым нами подразумеваются автомобили типа «Виллис», ГАЗ—69, «Москвич—410», ВАЗ—2121 и им подобные.

ЗА РАБОТУ БЕЗ АВАРИЙ

«Работаю водителем на фабрике. Много слышал о том, что существует такая шоферская награда — значок «За работу без аварий». Кого им награждают?» — спрашивает В. Сорокин из Стерлитамака.

Награждение значком «За работу без аварий» производится с 31 июля 1963 года, когда Совет Министров РСФСР утвердил соответствующее положение.

Установлено три степени значка, к награждению которым представляются лучшие водители, длительное время работающие в одном коллективе, не имеющие нарушений транспортной и трудовой дисциплины.

Значком III степени могут быть награждены шоферы, проработавшие в автохозяйстве, на предприятии не менее трех лет и наездившие 200 тысяч километров; значком II степени — наездившие 300 тысяч, а I степени — 500 тысяч километров. Для водителей отдельных категорий, например работающих в колхозах и совхозах, в хозяйствах Главлесхоза на вывозе древесины (то есть там, где преобладают короткие ездки по плохим дорогам), требования к километражу снижаются на 25%, но необходимый стаж непрерывной работы увеличивается до 5 лет.

Приняв решение о награждении водителя значком III или II степени, администрация и профком автотранспортного предприятия (или другого предприятия, учреждения, у которого есть автомобили) обращаются в свою вышестоящую организацию и обком (крайком) соответствующего профсоюза, которые это решение рассматривают и награждают названными значками.

Для награждения значком I степени ходатайство предприятия, подтвержденное областными инстанциями, направляется в соответствующие министерство, ведомство и ЦК профсоюза, которым и предоставлено это право.

Исходным документом является наградной лист. В него на предприятии вносятся все необходимые данные, основанные на учетных документах. То, что водитель не имел нарушений Правил дорожного движения и аварий, подтверждается подписью инспектора ГАИ и печатью.

КАК ВОССТАНОВИТЬ КАМЕРУ?

Этот вопрос задает москвич Б. Громак, у которого из камеры вырвало обрезиненный вентиль.

Восстановить такую камеру в домашних условиях можно следующим образом. Место, где оторвался вентиль, глушат вулканизированной заплатой, а взамен прежнего вентиля устанавливают в другом месте цельнометаллический, взятый с отслужившей свой срок камеры. Вентиль надо поместить в камеру еще до установки заплаты, а затем просверлить сверлом или прожечь в ней раскаленным стержнем (хотя бы гвоздем) отверстие диаметром 6—7 мм и через него вывести вентиль наружу.

После этого на вентиль надевают шайбу диаметром 20—25 мм из прорезиненной ткани — чефера, смазанную резиновым клеем, металлическую гайку вентиля (выпуклой стороной наружу) и, наконец, плотно завертывают гайку вентиля.

АВТОЦЕНТРЫ И СТО ВАЗа

Наши читатели Т. Мясник из г. Губкина, Л. Турпаков из Новочеркасска и многие другие просят сообщить адреса предприятий сервиса, выполняющих обслуживание и ремонт автомобилей ВАЗ (в том числе гарантийный).

Обслуживание и ремонт «жигулей» выполняют все предприятия автосервиса объединения «АвтоВАЗ», а также станции других систем автотехобслуживания, сотрудничающие с Волжским автозаводом на договорных началах.

Вся сеть «АвтоВАЗтехобслуживания» разбита на 17 зон. В каждой из них работой станций руководит спецавтоцентр, а в некоторых зонах — несколько центров. Что касается СТО, занимающихся ремонтом на договорных началах, то тут руководство «АвтоВАЗтехобслуживания» распространяется лишь на его собственных представителей. Поэтому в случаях, когда речь идет о работе таких станций, в не представителя сервисной службы ВАЗа, обращаться следует в организации, которым эти станции подведомственны (министерства автомобильного транспорта республик и другие).

Адреса предприятий мы сгруппировали по зонам и расположили в алфавитном порядке (после адресов центров). Для простоты ввели обозначения: спецавтоцентры — САЦ, стационарные и передвижные станции ВАЗа — СТО и ПСТО, «договорные» станции — СТО дог. Звездочкой обозначены спецавтоцентры, которые еще не вступили в строй и выполняют пока только административную роль в своей зоне.

В Москве все предприятия самостоятельны.

СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ЗОНА

Ленинград. САЦ, 198320, Красное село, Кингисеппское ш., 50; **Архангельск. СТО дог,** 163002, ул. Нагорная, 30, **Вологда. ПСТО-60,** 162872, ул. Горького, 101-а; **Воркута. СТО дог,** 169900, Промышленный район, ул. Гаражная, 1; **Колпино** (Ленинградская область). **СТО и ПСТО-17,** 188630, Саперный пер., 9; **Мурманск. СТО дог,** 183038, ул. Свердлова, 21; **Невель** (Псковская область). **ПСТО-88,** 182510, ул. Ленина, 14; **Новгород. СТО и ПСТО-15,** 173003, Базовый пер., 6; **Петрозаводск. СТО дог,** 185000, ул. Новосулажгорская, 20, **Псков. СТО,** 180000, ул. Советская, 23; **Сыктывкар. СТО дог,** 167002, Сысольское ш., пос. Дввион; **Череповец** (Вологодская область). **СТО,** 162672, Череповецкий район, пос. Нелазское, ул. Карьерная, 3.

ЦЕНТРАЛЬНАЯ ЗОНА

Москва. СТО «Северянин», 129347, ул. 10-я линия Красной сосны, 5.

Москва. СТО-1 дог, 119146, Комсомольский просп., 27.

Москва. Технический центр, СТО дог, 113405, Варшавское ш., 21-й километр (Анино).

Воскресенск (Московская область). **САЦ,** 140200, Новлянский квартал; **Воскресенск** (Московская область). **ПСТО-57,** 140000, Новоленинский район, Химический завод; **Рыбное** (Рязанская область). **ПСТО-5,** 391110, ул. Веселая, 18-б.

Чехов (Московская область). **САЦ,** 142300, Симферопольское ш.; **Калуга. СТО,** 246610, ул. Суворова, 164; **Узловая** (Тульская область). **СТО** 301740, станция обслуживания «Жигули». **Чехов** (Московская область) **ПСТО-48,** 142300, Московское ш., **Щекино** (Тульская область). **СТО,** 301200, ул. Советская, 83.

Яхрома (Московская область). **САЦ,** 141830, ул. Шлюзовая, 1; **Дубна** (Московская область). **ПСТО дог,** 141980, ул. Жолио-Кюри, 17-а; **Смоленск. СТО дог,** 216032, просп. Гагарина 19-а; **Торжок** (Калининская область). **СТО,** Калининское ш., 10.

ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНАЯ ЗОНА

Воронеж. САЦ*, 394018, ул. Пушкинская, 23; **Воронеж. ПСТО-2,** 394000, ул. Дорожная, 2, автобаза ОПС; **Воронеж. ПСТО-61,** 396203, Аннинский район, пос. Анна, ул. Кирова, 9; **Воронеж. СТО,** 394000, просп. Патриотов; **Елец** (Липецкая область). **ПСТО-22,** 399740, ул. 1-я Речная, 34; **Железногорск** (Курская область). **СТО,** 307130, Промплощадка, 2, СТО ВАЗа; **Курск. СТО,** 305022, ул. Ствининоная, 42, СТО ВАЗа; **Липецк. СТО,** 398003, ул. Ферросплавная 18; **Мичуринск** (Тамбовская область). **СТО,** 393740, ст. Турмасово, «АвтоВАЗ»; **Тамбов. СТО и ПСТО-62,** 292008, ул. Льва Толстого, 4; **пос. Яковлево** (Белгородская область). **СТО,** 309126, Яковлевский район, ул. Административная, 2.

ВОЛГО-ВЯТСКАЯ ЗОНА

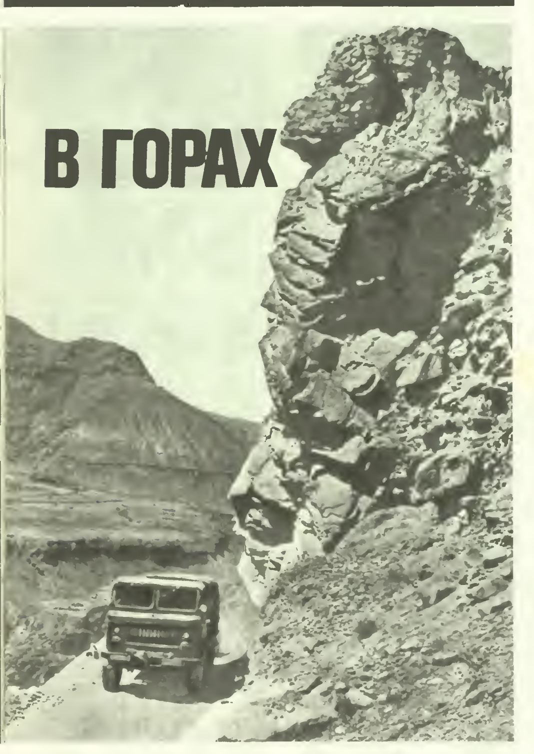
Горький. САЦ, 603603, ГСП-711, Сормово, ул. Коминтерна, 43; **Арзамас** (Горьковская область) **ПСТО-59,** 607220; **Владимир. СТО дог,** 600022, Московское ш., 5; **Горький. ПСТО-35,** 603603 ГСП-711, Сормовское ш.; **Иваново. СТО дог,** 153032, ул. Станкостроителей, 2; **Кострома. СТО,** 156000, ул. Симановского, 24; **Саранск. СТО дог,** 430013, Северо-западный район, Лямбирское ш.; **Ярославль. ПСТО-58,** 150014, Всполинское поле, 1.

Казань. САЦ*, 420051, Московский район;

Глазов (Удмуртская АССР). **ПСТО-56,** 427600; **Ижевск. СТО,** 426005, ул. Орджоникидзе, 26-б; **Йошкар-Ола. СТО дог,** 426006, 2-й километр Сернурского тракта, **Казань. ПСТО-55,** 420081, пос. Красная Горка, ул. Приволжская, 32; **Казань. СТО,** 420000, Советский район, пос. Нагорный; **Киров. СТО,** 610044, ул Ломоносова, 33; **Киров. СТО дог,** 610044, ул. Ломоносова, 1; **Набережные Челны. СТО,** 423530, БСИ; **Нижнекамск. СТО,** 423554, химический завод; **Чебоксары. СТО дог,** 428020, Канашское ш.

Здесь мы поместили адреса предприятий, расположенных только в четырех зонах. Остальные будут опубликованы в последующих номерах журнала.

В ГОРАХ



Советы курсантам учебных организаций ДОСААФ, которые могут пригодиться всем

Дорога в горах... Вот она ведет вас к подножью холма, потом взбирается все выше и выше, змейкой вьется среди каменных громад, прижимается к отвесным скалам, петляет между ущелий. И, кажется, всюду подстерегает опасность: не врезаться бы в скалу, не сорваться в пропасть, не столкнуться со встречной машиной!.. Горы... Их много на необъятных просторах нашей страны — на Кавказе и Урале, в Средней Азии и на Дальнем Востоке. И дорог в горах у нас множество. Непрерывным потоком идут по ним грузы, едут пассажиры в автобусах, в летнюю пору мчатся туристы. И конечно, по горным дорогам водят технику воины за рулем.

Советы, изложенные в статье, рассчитаны главным образом на тех, кто в автошколах, на курсах ДОСААФ готовится стать армейским водителем. Но они пригодятся, как нам кажется, всем, кому так или иначе приходится водить автомобиль в горах.

Итак, шоферу, попадающему в горы, нужно отчетливо представить себе всю их специфику, чтобы знать, как поведет себя здесь автомобиль, как управлять им в этих особых условиях движения.

Начнем с особенностей эксплуатации (не только вождения!) в горах. Прежде всего, о том, чем они обусловлены.

Резкие колебания температуры в течение суток; неожиданная смена погоды; частые туманы, дожди, а то и снегопад; круто меняющиеся направление и сила ветра; низкая облачность (иногда приходится ехать в облаках); разреженная атмосфера. Со всем этим встречается водитель в горах. И потому нужно заранее и самому готовиться к этой встрече и готовить к ней автомобиль.

Дело в том, что с увеличением высоты над уровнем моря не только человек ощущает уменьшение атмосферного давления, но и двигатель: существенно ухудшается наполнение цилиндров свежей смесью. Как следствие, двигатель теряет мощность. Уменьшение плотности воздуха сказывается и на составе рабочей смеси. Из-за нехватки воздуха смесь переобогащается. Увеличивается расход топлива и еще больше падает мощность. В среднем, можно считать, подъем на каждую тысячу метров над уровнем моря обходится двигателю в 10% мощности. Стоит ли после этого удивляться тому, что, скажем, на высоте 2500 метров двигатель «не тянет». Ведь он потерял четвертую часть своих «лошадиных сил»! Кроме того, существует еще целый ряд побочных явлений, связанных с высотой и уменьшающих мощность. Их тоже надо учитывать. Например, переобогащение рабочей смеси усиливает нагарообразование, а значит, хуже становятся условия охлаждения двигателя; из-за нагара на электродах свечи затрудняется пуск, появляются перебои, перегрев. Снижение мощности вынуждает водителя чаще пользоваться низшими передачами — и потому еще больше расходуется топлива, растут обороты двигателя, температура.

По мере подъема в горы из-за уменьшения атмосферного давления заметно понижается точка кипения воды. Скажем, на высоте 4000 метров вода кипит уже при 87°! Значит, в таком «кипятке» ничего не сваришь (это тоже нужно знать шоферу). И еще — двигатель не охлаждается как нужно.

Из всего сказанного можно сделать кое-какие практические выводы. Попробуем коротко сформулировать их.

Во-первых, при постоянной работе автомобиля в горах нужно несколько понизить уровень топлива в поплавковой камере, чтобы избежать переобогащения смеси.

Во-вторых, следует, как иногда говорят, «заневолить» пружину клапана в пробке радиатора, то есть поджать ее, поставив дополнительную шайбу. Это позволит повысить давление в системе охлаждения и, как результат, поднять температуру кипения.

В-третьих, надо особенно тщательно следить за чистотой наружной поверхности радиатора, за натяжением вентиляторного ремня.

В-четвертых, на высоте 2000 метров и более угол опережения зажигания рекомендуется увеличивать, поворачивая октанкорректор на одно-два деления.

И еще один совет: при движении на подъем имеет смысл включать отопитель кабины — это снижает температуру охлаждающей жидкости.

И конечно же, нужно почаще проверять и очищать от нагара свечи, следить за состоянием контактов и величиной зазора в прерывателе.

Теперь можно считать, что предварительное знакомство с горами состоялось. Автомобиль подготовлен и проверен. Можно отправляться в путь.

Горы... В энциклопедическом словаре читаем: «горы — участки земной поверхности, значительно приподнятые над окружающей местностью... Чаще всего горы располагаются в виде цепей, в которых... хребты... тянутся параллельно друг другу... или расходятся радиально от горных узлов»». Эта характеристика для нас интересна, поскольку объясняет главное — как проходят дороги.

В самом деле, дороги из века в век прокладывались по естественным карнизам, по долинам рек, ущельям, и потому дорожная сеть в горах совсем не густа. Трудность прокладки заставляла делать дороги узкими, искать наиболее легкие варианты — и на склоны гор ложились причудливые «серпантины». Но вот в горы пришла современная дорожная строительная техника — изогнулись над ущельями легкие, будто к небу подвешенные мосты; хребты и перевалы, доставлявшие прежде столько неприятностей, оказались пронзенными достаточно просторными тоннелями с электрическим освещением.

Но горы остались горами. Самая совершенная горная дорога может оказаться вдруг под бомбардировкой камнепада или ее погребет под своей толщей лавина, оползень, смоет селевой поток. Мы вовсе не хотим вас запугивать, такое случается, конечно, не каждый день, но знать о грозных явлениях природы надо. Если же говорить о местных исторически сложившихся дорогах между селениями, внутри районов, то они, как правило, не имеют покрытия, на них могут попадаться большие камни и глубокие промоины, а повороты исчисляются десятками на километр.

В этих условиях вырабатывается особая тактика движения. Законы ее достаточно просты и, в общем-то, известны. Мы можем лишь повторить их и как-то прокомментировать.

Заповедь номер один — **не отключать на спусках двигатель от трансмиссии.** Казалось бы, что тут повторять, все так ясно и понятно: торможение двигателем существенно уменьшает нагрузку на тормоза, повышает безопасность движения. А между тем находятся еще ухари-шоферы, забывающие это годами выработанное, в документах закрепленное правило. Им можно сказать лишь одно: все до поры до времени. Когда-то на таком спуске в нужный момент вдруг не включится передача, откажет сцепление, заглохнет двигатель... И набравшая скорость машина не подчинится тормозам, не впишется в поворот...

Особо важно это правило для водителей автомобилей с пневматическим приводом тормозов. В горах надо строго следить за давлением воздуха в ресивере тормозной системы. И если оно падает из-за частого интенсивного торможения — своевременно принимать меры: переходить на низшую передачу или даже останавливаться и ждать, пока давление восстановится.

Заповедь номер два — **двигаться только по своей, правой стороне дороги.** В этом залог безопасности. Неукоснительное соблюдение этого святого правила позволит ехать уверенно и достаточно быстро даже на самых сложных участках.

Возможны, однако, такие ситуации, что машина не вписывается в поворот. Это происходит, либо когда скорость автомобиля выше расчетной для данного закругления, либо когда радиус поворота меньше того, который определен его техническими возможностями. Первый вариант мы не рассматриваем — это недопустимая, аварийная ситуация, а вот о втором поговорим. Если на закруглениях серпантина, когда дорога меняет направление на обратное, радиус слишком мал, то автомобиль, несмотря на малую скорость и вывернутый до упора руль, все-таки может выехать на левую сторону. В таком случае столкновение со встречной машиной — объективная реальность, и на чудо рассчитывать не приходится.

Однако опытные водители и с такими поворотами справляются. Секреты их просты.

Зная о каверзах серпантина, они просматривают дорогу не только до ближайшего поворота, но и на других участках — выше и ниже по склону, и всегда более или менее точно знают, какие автомобили находятся в непосредственной близости. А потому для них вероятность «внезапного» появления встречного на повороте почти исключена. При подходе к крутому повороту такие шоферы заранее оценивают его примерную сложность. И, если им кажется, что поворот очень крут, еще до его начала, убедившись в отсутствии встречных, они выезжают на левую сторону дороги, а заканчивают поворот уже на своей, правой стороне. Надо подчеркнуть, что начинать поворот на своей стороне, а заканчивать на левой (то есть действовать как раз наоборот) весьма опасно, так как это намного увеличивает вероятность столкновения со встречным транспортом.

Левые повороты проходить всегда проще, поскольку у них больше радиус. Но и тут нужно думать о встречных и стараться оставлять для них побольше места — ведь им труднее. Так будет безопаснее для всех.

То, что спуск труднее подъема, хорошо известно всем: летчикам, альпинистам, скалолазам. Это правило в равной мере распространяется и на шоферов. И если при движении в гору приемы достаточно просты и общеизвестны (подъем преодолевать с ходу, используя инерцию автомобиля; нужную передачу включать заранее, а не на самом подъеме; когда все же приходится передачу переключать, делать это нужно своевременно и очень быстро), то при спуске все обстоит сложнее, ибо надо еще думать и о возрастающей все время скорости. И потому следующая заповедь касается именно ее.

Скорость движения необходимо выбирать в строгом соответствии с характером дороги. На крутых закрытых поворотах она не должна превышать 10—15 км/час. При движении в облаке, в тумане — и того меньше. При ограниченной видимости рекомендуется подавать звуковые и световые сигналы.

А теперь — о спуске, от которого мы отвлеклись ради разговора о скорости.

Как-то само собой получилось, что мы стали выделять главные правила в виде заповедей, располагая их в порядке важности. Если следовать этому и дальше, то наша очередная заповедь будет звучать, скажем, так: **на спуске включай ту передачу, на которой можно было бы подняться на этот же подъем.**

Тормозить на затяжных спусках надо только периодическим притормаживанием — это следующее наше правило. Но оговоримся, оно действует лишь при сочетании с другим, уже упомянутым и запрещающим на спусках разобщать двигатель и трансмиссию. Длительное непрерывное торможение не дает охлаждаться барабанам и колодкам, тормоза могут быстро отказать. Кстати, при эксплуатации автомобиля в горах не лишне иметь в кузове клинья или колодки— они не раз пригодятся при остановке на крутом спуске или подъеме.

В горах рождаются реки. С этой истиной знаком всякий, кто хоть раз проехал по горной дороге. Бесчисленные мелкие, но быстрые речки и ручейки придется преодолевать вброд по нескольку раз в день. И тут тоже надо кое-что знать заранее. Так, в технической характеристике на каждый автомобиль обычно указывается глубина преодолеваемого брода. Она ограничивается одним главным соображением: вода не должна попасть во впускной трубопровод, в заливную масляную горловину, замочить свечи, генератор, аккумулятор. И потому иногда можно преодолеть и довольно глубокую речку, если, скажем, снять ремень вентилятора, загерметизировать все отверстия двигателя и тщательно изолировать проводку.

Ехать по броду нужно наискось, по течению, чтобы водяной вал перед машиной не заливал двигатель. Обороты следует поддерживать повышенные, помня, что глушитель в воде и потому выход отработавших газов затруднен.

Если двигатель заглох, не пытайтесь пускать его, это ему противопоказано. Вода может попасть в цилиндры и привести к аварии. Выручит только буксир.

После преодоления брода первые километры надо двигаться с особой осторожностью, часто притормаживая, пока колодки не просохнут.

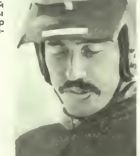
И наконец, особая осторожность, внимательность, искусство управления автомобилем на горных дорогах требуются **ночью, при ограниченной видимости.** Важным условием безопасности здесь может стать правильное пользование светом. Чаще включайте дальний свет фар. Это позволит водителям встречных автомобилей лучше представлять себе положение вашей машины на дороге. И в то же время на крутых серпантинах такой свет не будет слепить их до непосредственной встречи. Ну а на последнем участке, конечно, сделайте все, чтобы не ослепить товарища (в горах это особенно опасно!), снизьте до минимума скорость и по возможности примите вправо.

В. ТЕБЕКИН, инженер

Фото Н. Добровольского







Победители первой зимней Спартакиады Март Мягар (вверху) и Виктор Черников.



ПОСВЯЩЕНИЕ В ЧЕМПИОНЫ

Велика все-таки сила привычки. Вот уже много лет мы видим на трассах мотокросса соперничество гонщиков из команд «большой четверки» — Российской Федерации, Украины, Москвы и Ленинграда. Они давно признаны «законодателями мод» в этом виде спорта, они составляют костяк сборных коллективов страны. И если вдруг не их борьба за первые места становится лейтмотивом соревнования, невольно ловишь себя на мысли, что все происходящее не более чем случайность, что вот-вот лидеры покажут наконец себя в привычном блеске.

В этом смысле финал первой Всесоюзной зимней спартакиады по мотокроссу, посвященной 50-летию ДОСААФ, принес столько неожиданностей, что их хватило бы с лихвой на несколько сезонов. В самом деле, посмотрите на результаты соревнований: не правда ли, больше половины фамилий еще не встречалось в списках призеров всесоюзных стартов? Лишь пятеро — П. Рулев, В. Гринбергс, В. Овчинников, В. Мешалкин и В. Корнеев известны любителям мотоспорта по прежним успешным выступлениям.

Так что же произошло на снежной трассе кросса, проложенной по территории аэродрома клуба имени В. П. Чкалова в Москве? Еще до того момента, когда около пятидесяти участников на мотоциклах класса 250 см³ выехали к старту, мало кто сомневался, что борьба за первенство развернется между неоднократными чемпионами страны ленинградцами Г. Моисеевым, П. Рулевым, киевлянами В. Овчинниковым, В. Кавиновым и москвичами А. Овчинниковым и В. Арбековым. Но началась гонка — и сразу пришлось листать списки участников, чтобы узнать фамилии смельчаков, ушедших вперед от основной массы спортсменов. Мягар, Руденко, Ячкуринский...

Все же через четыре круга Кавинов стал лидером заезда. А спустя еще три он вынужден был обратиться за помощью к механику — спустила шина. Мягар вновь впереди. Ехал он спокойно, вроде бы даже не быстро. Однако, как ни странно, разрыв между ним и пытавшимися достать лидера Гринбергсом, Рулевым, Овчинниковым, Моисеевым упорно не уменьшался. В такой драматической борьбе и состоялось посвящение в чемпионы. Победителю зимней Спартакиады Марту Мягару 22 года, он работает слесарем в отделении «Сельхозтехника» в эстонском городе Кохтла-Ярве и выступает за сельское спортивное общество «Йыуд», до приезда в Москву выиграл республиканское первенство.

Аналогично развивались события в классе 500 см³. Здесь тоже большая группа опытных спортсменов, возглавляемых прошлогодним чемпионом страны ленинградцем В. Худяковым, пыталась доказать свое право на победу. Но все напрасно, потому что гонка вылилась фактически в дуэль между львовянином В. Черниковым и представителем Казахстана А. Степановым. После финиша опять пришлось знакомиться: ведь ни тот, ни другой в этой кубатуре машин не добивался побед на всесоюзной арене. Виктора Черникова, чемпиона Спартакиады, новичком в мотоспорте не назовешь — ему 27 лет, на его счету уже четыре победы в республиканских первенствах, а однажды (было это в 1971 году) он стал третьим призером чемпионата страны в классе 350 см³. Сейчас защищает цвета львовского СКА.

На два года моложе своего соперника Анатолий Степанов. Сначала пробовал силы в картинге, затем пересел на мотоцикл. Сейчас он тренер спортивно-технического клуба первичной организации ДОСААФ треста «Казметаллспецстрой» в городе Темиртау. Насколько помнится, еще ни разу представитель Казахстана не входил в призовую тройку на всесоюзных соревнованиях в классе «500». Что ж, как говорится, лиха беда начало.

Наверное, этот финал еще долго будут вспоминать специалисты мотоспорта, все, кто наблюдал интереснейшую борьбу на трассе аэродрома. Причина все та же — уж очень непривычным оказался сюжет соревнований, хотя здесь есть свои объяснения. Зимний кросс, конечно, отличается от летнего, в нем иная техника езды, свои секреты подготовки машины. Хотя, впрочем, ни Моисееву, ни Кавинову, ни другим членам сборной команды нельзя сделать скидку на недостаток опыта выступлений на снежных трассах. На результаты повлиял, безусловно, и регламент финальных соревнований — для каждой кубатуры мотоциклов давался лишь один заезд протяженностью в шестьдесят минут плюс два круга. Таким образом, любая случайность оказывалась непоправимой.

Все это верно и в какой-то мере объясняет обилие сюрпризов. Но главное, думается, не в этом. Обратите внимание: М. Мягар, А. Степанов и многие другие, успешно выступившие в финале, — представители низовых коллективов. И сам по себе напрашивается вывод — отличились те, кто не терял времени зря с самого начала Спартакиады, когда проходили старты в первичных организациях, районах и городах. А это уже закономерность. Это означает, что первейшая цель Спартакиады — привлечение к военно-техническому спорту широких масс молодежи, поиск новых талантов — выполнена. И можно быть уверенным, что примеру неизвестных еще вчера кроссменов, а сегодня лауреатов всесоюзного финала последуют другие — будущие чемпионы мотоциклетных трасс.

Б. ЛОГИНОВ

Результаты соревнований

Личный зачет. Класс 250 см³: 1. М. Мягар (Эстонская ССР); 2. В. Гринбергс (Латвийская ССР); 3. П. Рулев (Ленинград); 4. В. Овчинников; 5. В. Руденко (оба — Украинская ССР); 6 В. Ячкуринский (Казахская ССР). **Класс 500 см³**: 1. В. Черников (Украинская ССР); 2. А. Степанов (Казахская СССР); 3. В. Мешалкин (Москва); 4. В. Корнеев; 5. А Юровских (оба — РСФСР); 6. Я. Рохула (Эстонская ССР).

Командный зачет: 1. Украинская ССР; 2. Ленинград; 3. Эстонская ССР; 4 Латвийская ССР; 5. Казахская ССР. 6. РСФСР.



I Всесоюзная зимняя спартакиада



Старт — один из самых интересных моментов кросса.

На трассе соревнований.

Фото В. Князева

ТАБЕЛЬ О РАНГАХ АВТОМОБИЛЕЙ ДЛЯ СПОРТА

Новые классификация и технические требования

Автомобильный спорт приобретает у нас все больше приверженцев, появляются новые виды соревнований, расширяется их география. Особенно отчетливо проявились эти тенденции в последние годы. Благотворно сказалось здесь и развитие сети спортивно-технических клубов ДОСААФ, и упорядочение системы проведения соревнований, и высокие темпы роста производства автомобилей, что дает возможность систематически пополнять парк спортивной техники.

Для обеспечения равных условий участникам на соревнованиях в автомобильном, как и в других видах спорта, существует регламентация технических средств. Недавно ФАС СССР приняла новую классификацию и технические требования. В этой табели о рангах автомобилей, участвующих в соревнованиях, отражены изменения, происшедшие за истекшие годы.

Новые шаги в развитии автомобильного спорта, все более активное участие советских спортсменов в международных стартах дали основание при разработке этих документов в полной мере руководствоваться Международным кодексом ФИА. Безусловно, в технических требованиях учтены национальные особенности и перспективы развития автомобильного спорта в нашей стране на ближайшие годы. В восьми разделах, из которых состоят классификация и технические требования, конструкторы, инженеры, механики, тренеры, спортсмены и судьи найдут ответ на все вопросы, возникающие при подготовке автомобилей к соревнованиям.

По сравнению с ранее существовавшими в нынешние требования вошел ряд дополнительных глав, в которых более подробно толкуются основные технические положения, пределы разрешенных изменений и переоборудования в автомобилях.

Первая глава посвящена международной классификации автомобилей, в том числе для установления рекордов скоростей. Они делятся на категории и группы (категория «А» — автомобили, выпускаемые сериями, «Б» — несерийного производства).

Совершенно новой является вторая глава, содержащая перечень автомобилей для чемпионатов СССР, который регламентирует использование в спорте самой распространенной у нас автомобильной техники, выпускаемой отечественной промышленностью. В этой главе четко объясняется, в каких классах и группах разыгрываются чемпионаты страны. В третьей главе, названной «Определения», рассказывается о том, что такое зарегистрированный серийный автомобиль, гоночный, что входит в понятия «минимальное производство», «регистрация», «блок двигателя», «кузов», «колесо» и т. д. В этой же главе определена классификация автомобилей по рабочему объему двигателей (15 классов), объяснен порядок объединения классов, приведены формулы эквивалентности поршневых и специальных двигателей, сказано об использовании аэродинамических устройств на гоночных автомобилях, процессе заправки машины, возможностях и условиях проверки минимального веса.

Обстоятельно дается материал в главе «Требования безопасности». Она включает описание устройств, применение которых обязательно во всех скоростных соревнованиях. Это касается дуг безопасности, ремней, систем огнетушения.

Наибольшей по объему является глава «Общие требования». Это и естественно. В ней определены параметры различных групп (формул) автомобилей, пределы допускаемых изменений в сравнении с серийным производством или предшествующей группой (формулой). В отличие от ранее действовавших требований, в главу теперь включены все группы и формулы, предусмотренные Кодексом ФИА и участвующие в международных соревнованиях.

Шестая глава посвящена гоночным автомобилям формулы «К» (карты). В ней все приведено в соответствие с международными требованиями, многие положения, знакомые по прежним требованиям, здесь изложены более подробно.

Седьмая глава посвящена внесенным ФАС СССР на определенные сроки для соревнований внутри страны отступлениям от международных требований. В ней же приводятся требования к автомобилям национальных формул и классов для различных соревнований, как, например, формул «Восток», спортивно-кроссовых автомобилей «багги».

В заключительной, восьмой главе говорится о регистрационной карте, которая отражает особенности модели автомобиля, участвующего в соревнованиях. Эти карты помогут техкомиссиям определять соответствие машин техническим требованиям.

В небольшой статье нет возможности изложить подробно содержание технических требований, но хотелось бы привести лишь строки, которые относятся к тем случаям, когда изменения, внесенные в автомобиль, превышают допустимые. Если эти изменения или добавления были заявлены участником, то автомобиль может быть допущен к соревнованиям в одной из других групп, условиям которой он соответствует. При намеренной дезинформации спортсмен подлежит дисквалификации. Это послужит серьезным предостережением тем, кто не прочь за счет нарушения технических требований обеспечить себе успех на соревнованиях. А такие случаи, хотя и единичные, к сожалению, имели место. Конеч-

но, каждый спортсмен должен отчетливо представлять себе место своей машины в классификации и готовить ее с полным знанием дела. А для этого надо хорошо знать руководящий документ. В связи с этим хотим дать один совет. Знакомиться с документом надо в строгой последовательности, начиная с первой главы, ибо многое в содержании глав взаимосвязано. Тому, кто решит ограничиться выборочными сведениями, это пользы не принесет.

Классификация автомобилей уже введена. Технические требования пока действуют прежние. О сроке их введения будет сообщено особо. Документ этот находится в печати и в ближайшее время будет разослан ЦК ДОСААФ союзных республик, а в РСФСР — комитетам ДОСААФ автономных республик, краев и областей.

В. ЛАПИН,
заслуженный тренер РСФСР

На ближайший спортивный цикл, который, как известно, включает период между двумя спартакиадами, ФАС СССР определила следующий перечень гоночных, легковых, грузовых автомобилей и картов для участия в чемпионатах СССР.

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

Гоночные автомобили
III формула (международная) — до 2000 см^3.
«Восток» — до 1300 см^3;
«Молодежная» — до 350 см^3.
Серийные легковые автомобили группы 2
I класс — до 1300 см^3; *
II класс — свыше 1300 до 1600 см^3; *
III класс — свыше 2000 до 2500 см^3; *
IV класс — до 1300 см^3;
V класс — свыше 1300 до 1600 см^3;
VI класс — свыше 2000 до 2500 см^3.

РАЛЛИ

Серийные легковые автомобили группы 1
I класс — до 1300 см^3;
II класс — свыше 1300 до 1600 см^3;
III класс — свыше 2000 до 2500 см^3.
Серийные легковые автомобили группы 2
IV класс — до 2500 см^3.

КРОСС

Серийные легковые автомобили группы 1
I класс — до 2500 см^3
Спортивно-кроссовые автомобили «багги»
II класс — до 1300 см^3;
III класс — свыше 1300 до 2500 см^3.
Серийные грузовые автомобили группы 1
IV класс — до 1,5 тонны;
V класс — свыше 1,5 до 4,0 тонны;
VI класс — свыше 4,0 до 6,0 тонны.

ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ

Серийные легковые автомобили группы 1
II класс — свыше 2000 до 2500 см^3.
Серийные легковые автомобили группы 2
I класс — до 1600 см^3.

МНОГОБОРЬЕ

Серийные автомобили группы 1
I класс — легковой автомобиль;
II класс — грузовой автомобиль.

КАРТИНГ

I класс — до 125 см^3 без коробки передач (международный);
II класс — до 125 см^3 с коробкой передач (международный);
«Союзный» — до 125 см^3;
«Юниор» — до 125 см^3;
«Пионер» — до 50 см^3.
Трековые гонки по льду (картинг)
I класс — до 250 см^3.

* Для автомобилей I, II и III классов двигатель, коробка передач, главная передача и дифференциал должны соответствовать требованиям категории «А» группы I



К.П.Д. РАЛЛИ

Ралли давно уже стали чем-то привычным, неотъемлемым в нашей спортивной жизни. Встречая автомобили со стартовыми номерами на дверцах, мы сразу же заключаем: идет ралли. Популярность этих соревнований с каждым годом растет. Они стали доступны не только тем, кто давно и регулярно занимается автомобильным спортом, — для профессиональных водителей. В последнее время у нас все чаще проходят ралли для автолюбителей.

О все возрастающем интересе к ним свидетельствуют и многочисленные письма читателей в редакцию с просьбой рассказать, что нужно знать и уметь, чтобы стать участником ралли. Идя навстречу этим пожеланиям, редакция публикует в помощь начинающим спортсменам статьи о ралли — об их сущности, основных положениях правил соревнований, «секретах» подготовки машины, способах вождения, тактике. Их автор — инженер-конструктор АЗЛК, участник автомарафонов Лондон—Сидней и Лондон—Мехико, заслуженный мастер спорта Виктор Щавелев. Думается, что некоторые советы будут полезны не только будущим участникам соревнований, но и всем молодым водителям.

Не так уже часто можно встретить водителя, который откровенно признался бы, что слабоват в технике управления автомобилем. Более того, порой считают себя непогрешимыми в этом деле даже те, кто едва наездил год. Но вглядитесь в нескончаемый поток автомобилей, и вы сразу же заметите, что далеко не все, кто сидит за рулем, одинаково легко и уверенно тормозят перед перекрестком, трогаются на зеленый сигнал светофора, перестраиваются из ряда в ряд или ставят машину к тротуару. У каждого есть, конечно, права на управление автомобилем, но для одних езда — удовольствие, для других — сплошная цепь опасных ситуаций, трудная работа.

Больше всего погрешностей допускают, как правило, владельцы личных автомобилей. И это естественно: ведь они имеют меньше практики, чем шоферы-профессионалы. Однако и среди тех есть такие, кто не блещет мастерством.

В то же время вряд ли найдется водитель, который не старался бы овладеть в совершенстве искусством управления автомобилем. Для этого есть не один путь, но, пожалуй, самый эффективный — участие в автомобильных соревнованиях. К такому выводу я пришел на личном опыте. Спортсмен-раллист уверенно чувствует себя за рулем, быстро ориентируется в сложной дорожной ситуации, все движения у него доведены до автоматизма. Если суммировать все, то можно сказать, что он обладает высокой культурой вождения, включая в это понятие и доброжелательность по отношению к другим водителям, к пешеходам, отзывчивость и т. д. Он никогда не станет сигналить замешкавшемуся перед светофором молодому водителю, не подрежет путь соседнему автомобилю, остановит машину перед «зеброй», чтобы дать возможность людям перейти дорогу.

Естественно, может возникнуть вопрос, нельзя ли приобрести необходимые навыки при обычной езде. Конечно, можно, но такой процесс более длителен и менее эффективен. Яснее это станет после того, когда мы познакомимся с тем, что такое ралли.

Хорошо сказал о ралли Ю. Клеманов в своей книге «Гонщики»: «Оно многообразно и монотонно, увлекательно и изнурительно, бескомпромиссно и полно неожиданностей. Оно требует разнообразного мастерства, большой внутренней дисциплины и напряженного мышления в постоянно меняющейся обстановке».

Содержание ралли, их программа не являются чем-то застывшим, постоянным. Лет пятнадцать—двадцать назад главным в них были дорожные соревнования — пробег от одного города до другого за определенный отрезок времени, при регламентированной скорости движения. Но менялись автомобили, общий уровень мастерства спортсменов, и организаторы постепенно стали увеличивать средние скорости, усложнять трассы, вводить дополнительные соревнования — скоростные участки, фигурное вождение, слалом, кольцевые и ипподромные гонки и т. д. Так ралли постепенно превращались в комплексное испытание, требующее от участников высокого спортивного мастерства, прекрасного знания автомобильной техники.

Что же представляют собой автомобильные ралли? Кто и почему оказывается в них победителем? Из чего складывается зачетный результат?

Прежде всего, спортсмены должны преодолеть заданный спортивными судьями маршрут и в строгой последовательности пройти все контрольные пункты, соблюдая при этом заданный режим движения, то есть получить отметку на каждом объявленном пункте в точно заданное время.

Эта часть ралли называется дорожными соревнованиями и проходит по дорогам общего пользования, открытым для всех. Спортивные автомобили мчатся в потоке транспорта и подчиняются всем правилам движения. В то же время они должны выдержать заданный график, который нередко бывает достаточно трудным. И здесь глав-

ное — мастерство гонщика, умение искусно использовать обстановку на дороге, чтобы уверенно и безопасно вести автомобиль с нужной скоростью, а также действия штурмана, который обязан правильно и быстро отыскать дорогу, заранее предупредить о предстоящем маневре на перекрестке, повороте и т. д. Любая ошибка в маршруте, непредвиденная остановка для ориентирования — это безвозвратно потерянные секунды, из которых складываются минуты.

Если нескольким экипажам удастся пройти дорожные испытания без отклонений от графика, то у этих участников будет одинаковый результат — ноль штрафных очков. Для того чтобы выявить сильнейшего, дать возможность тому, кто проявит высокое мастерство, компенсировать мелкие ошибки дорожных соревнований, а ралли всегда предусматриваются различного рода дополнительные состязания.

Это могут быть скоростное маневрирование, слаломы, разгон — торможение, а также другие упражнения. Иногда в программу включаются состязания по техническому обслуживанию автомобиля: смена колеса, пусковая проба двигателя и др. В некоторых ралли, более приближенных к туристским, где встречаются спортсмены определенных профессий, проводятся состязания-конкурсы по интересам — журналисты получают задание написать двадцать строк на какую-то тему, охотники разбивают палатки и разводят огонь.

В чисто спортивных ралли чаще всего предусматривают наиболее трудные упражнения: кольцевые и ипподромные гонки, дорожные гонки и специальные участки. Эти, так называемые скоростные испытания проводятся на трассах, закрытых для общего движения. Задача спортсменов — пройти дистанцию за минимальное время, то есть показать наивысшую скорость, и результат здесь измеряется секундами.

Специальные участки и дорожные гонки устраивают, как правило, на особенно трудных отрезках трассы, с множеством поворотов, спусков и подъемов, на узких дорогах, нередко без усовершенствованного покрытия. Здесь спортсмены получают возможность в полной мере проявить свое мастерство. Требуются знание многих условий, от которых зависят устойчивость и управляемость автомобиля, большой водительский опыт, чтобы непрерывно сужать «коридор» между допустимой скоростью и безопасностью на каждом встречающемся повороте, на подъемах и спусках, на резких и закрытых изломах дороги.

Ралли бывают одно-, двух- и трехдневные на дистанцию от 350 до 1500 километров и многодневные, подобные марафонам Лондон — Сидней (16 000 километров), Лондон — Мехико (25 000 километров), «Тур Европы» (13 000 — 15 000 километров).

У нас же речь пойдет об однодневных и двухдневных соревнованиях, либо проводимых только для автолюбителей, либо тех, в которых они могут участвовать наряду с другими спортсменами-новичками, выступающими на клубных машинах. В программе таких ралли обычно дорожные соревнования (500—700 километров) и несколько дополнительных: слалом, скоростные участки, фигурное вождение и другие.

Спортсмены получают перед соревнованиями схему маршрута и маршрутный лист. В схеме — выкопировка с карты местности, по которой проходит трасса, с нанесенными на ней узловыми пунктами. В листе указывается, где находятся пункты контроля времени (КВ), места дополнительных состязаний, расстояния и норма времени. Судейские коллегии нередко применяют и необъявленные пункты внезапного контроля (ВКВ), цель которых сдерживать спортсменов от недопустимого опережения расписания. Они в документах не указываются, а только оговариваются в положении о соревнованиях. Организатор может выдавать к этим материалам легенду на весь маршрут или на отдельные его отрезки. На ней условными обозначениями помечены сложные участки пути, пересечения, дорожные развязки, мосты, крутые повороты и т. д.

Рядом с водителем всегда находится штурман. Он следит за специальными раллийными приборами, сверяя их показания с маршрутными документами, помогает водителю управлять машиной, следя за легендой и предупреждая о приближении труднопроходимых мест, предстоящих изменениях в направлении движения.

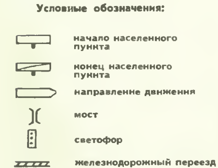
Если дистанция ралли большая, то на какое-то время штурман занимает место водителя, чтобы дать ему возможность отдохнуть.

Мы попытались дать лишь общее представление об этих соревнованиях, поскольку более конкретно о важнейших составляющих ралли пойдет речь в следующих статьях.

В. ЩАВЕЛЕВ,
заслуженный мастер спорта

р. Проня
Попов
Юрнево
Злобино
Серково
Федяево
Дешино

Условные обозначения:



УЧАСТОК ТРАССЫ РАЛЛИ И ЛЕГЕНДА, СОСТАВЛЕННАЯ ДЛЯ ЭТОГО УЧАСТКА

Легенда читается сверху вниз

Расстояние между ориентирами	Расстояние от КВ до КВ	Информация			
	...		1,8	49,0	
2,7	38,5	ФЕДЯЕВО	2,1	51,1	Юрнево
1,4	39,9		0,6	51,7	Юрнево СТАРТ D-7
1,8	41,7	Злобино 9	1,4	53,1	р. Проня
2,2	43,9	STOP	3,9	57,0	18 47 Финиш D-7
0,9	44,8	СЕРКОВО	4,2	61,2	Попов КВ-4
0,3	45,1		0,7	0,7	
0,8	45,9	СЕРКОВО	0,2	0,9	
1,3	47,2	ЮРНЕВО	1,5	2,4	ГАИ
			..	...	....

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Страницы 22—29

СКОРОСТЬ И МАНЕВР

На вопросы читателей по Правилам дорожного движения отвечает начальник отдела ВНИИ БД М. Афанасьев

В числе факторов, которые обязан учитывать водитель при выборе скорости, на первом месте стоит интенсивность движения. Что здесь водитель должен принимать во внимание и как действовать?

В нынешних условиях водители, как правило, движутся по дорогам не в одиночку, а в потоках транспорта. Важнейшей же характеристикой транспортного потока является интенсивность движения. Она берется в расчет при проектировании дорог, от нее зависит применение той или иной схемы организации движения, она влияет и на выбор режима езды отдельными водителями. Вообще-то интенсивность движения измеряется количеством транспортных средств, проходящих через данный створ дороги в единицу времени (в сутки, час, минуту). Но водители, понятно, оценивают ее субъективно — по тому, насколько заполнена проезжая часть дороги транспортными средствами, с какими дистанциями и интервалами они движутся, как часто происходят обгоны и т. д. Известно, что наиболее безопасной является скорость, равная средней скорости транспортного потока или во всяком случае близкая к ней. Подсчитано, например, что если скорость автомобиля отличается от средней скорости потока на 30 км/час, то вероятность быть вовлеченным в дорожно-транспортное происшествие для водителя этого автомобиля возрастает почти в 10 раз. Отсюда мораль: в условиях интенсивного движения чем меньше отличается ваша скорость от той, что сложилась на данном участке дороги, тем лучше. За интенсивностью движения надо следить постоянно и реагировать на изменение обстановки снижением скорости или ускорением темпа, стараясь всегда сохранить безопасную дистанцию.

Во всех ли населенных пунктах максимальная скорость движения не может превышать 60 км/час?

В общем случае 60 км/час являются предельной скоростью движения во всех населенных пунктах, в городе, поселке, селе. Повышен этот предел может быть только на отдельных участках дорог. Каких? Во-первых, на тех, где установлены дорожные знаки 2.20 «Ограничение скорости» с соответствующими цифровыми обозначениями. Во-вторых, на дорогах, где населенный пункт, через который они проходят, обозначен голубым, а не белым указателем. В этом случае можно принять в качестве максимальной скорость 70 или 90 км/час, если, конечно, у вас нет более жестких ограничений, связанных с видом транспортного средства или водительским стажем. Не забудем также, что для водителей автокранов, самоходных машин и механизмов как в населенных пунктах, так и на остальных дорогах предельной является скорость 50 км/час.

Дистанцию, то есть расстояние до движущегося впереди транспортного средства, выбирают с учетом скорости. А интервал?

Безопасная дистанция необходима, чтобы не столкнуться с движущимся впереди транспортным средством, когда оно начнет тормозить. При сухой проезжей части и приблизительно равных тормозных возможностях машин достаточно держаться от едущего впереди на расстоянии, равном в метрах половине цифровой величины скорости движения управляемого вами автомобиля. Это соотношение большинству водителей известно.

Интервал, то есть расстояние между движущимися на параллельных курсах в попутном или встречном направлении, также зависит от скорости. В принципе, чем выше скорость — тем большим должен быть и интервал. Однако в реальных условиях движения величина интервала определяется и шириной полосы, на которой находится транспортное средство, и общей шириной проезжей части дороги. Если они не позволяют увеличить интервал, а тем более если вынуждают уменьшить его, надо снижать скорость. Можно подсчитать, что при обгоне, скажем, на скорости 90 км/час автомобиля, который движется со скоростью 70 км/час, требуется безопасный интервал минимум 1,5 метра. Прибавьте к этому габариты обгоняемого и обгоняющего автомобилей (в среднем по 2 метра). Получится, что для выполнения обгона на обычной двухполосной дороге требуется практически вся ширина проезжей части.

Во сколько рядов могут располагаться на полосе движения транспортные средства? А может быть слова «одна полоса» надо понимать как один ряд?

Конечно, полоса движения и ряд движения — не одно и то же. Правила понимают под полосой движения участок проезжей части, имеющий ширину, достаточную для движения нерельсовых транспортных средств (кроме двухколесных) в один ряд. Так как по действующим строительным нормам полосы движения создаются от 3 до 3,75 метра шириной, то автомобили на них только в один ряд и расположатся. Мотоциклисты же сумеют по полосе проехать в два-три ряда, что не будет нарушением правил. Конечно, линии разметки могут «нарезать» на проезжей части полосы любой ширины, в том числе такой, когда на одной и водители автомобилей в состоянии будут держаться в два ряда. Мы сталкиваемся с этим, скажем, на магистралях с интенсивным движением троллейбусов и автобусов по первой к тротуару полосе. Она иной раз достигает 4,5—5 метров ширины. Естественно, что требовать здесь выстраиваться в один ряд — значит искусственно сдерживать движение, снижать пропускную способность дороги.

Что называется «перестроением» — изменение места на полосе или смена полос в процессе движения?

Перестроением называется любое изменение места на полосе движения, то есть даже переход из ряда в ряд в пределах одной полосы, вызванный объездом каких-то препятствий на пути, необходимостью занять исходное положение перед маневром и т. п. Какой из этого следует вывод? Подавать предупредительные сигналы надо при любом изменении положения на проезжей части, а не только тогда, когда водитель меняет полосу движения.

Когда встречный разъезд затруднен препятствием, преимущество на стороне водителя, движущегося по свободной полосе. Есть ли ситуации, где этот принцип не применяется?

Это правило не действует, во-первых, на горных дорогах и участках, где установлены знаки 1.12 «Крутой спуск». Здесь надо уступать дорогу тому, кто движется на подъем. Ведь такому водителю в случае остановки тронуться с места значительно труднее, особенно на мокрой или скользкой дороге. Во-вторых, по-иному может осуществляться встречный разъезд, когда движение на суженном участке дороги регулируется дорожными знаками 2.24 «Преимущество в движении встречных транспортных средств» и 4.7 «Преимущество в движении перед встречными транспортными средствами». Тут водители должны руководствоваться уже предписаниями знаков.

Можно ли выезжать на трамвайные пути попутного направления, проложенные посредине дороги, в ожидании поворота налево?

Вспомним, что перед поворотом налево водитель обязан занять крайнее левое положение на проезжей части, предназначенной для движения в данном направлении. По Правилам, границей ее является разделительная полоса или трамвайный путь. Стало быть, исходное положение при левом повороте (развороте) — возле трамвайных путей, но никак не на них. Эту мысль подкрепляет пункт 82 Правил, который говорит о том, что движение по трамвайным путям и только попутного направления разрешено лишь при обгоне или объезде, а также в случае, когда габариты транспортного средства превышают ширину проезжей части для нерельсовых транспортных средств. Находиться на трамвайных путях в ожидании левого поворота нельзя. Ведь пока вы будете пропускать встречных водителей, ваша машина преградит путь трамваю. Заметим также, что на регулируемых перекрестках, где установлены специальные трамвайные светофоры, их сигналы чаще всего разрешают движение трамваев при красном сигнале обычного светофора. Так что и в этом случае автомобиль на трамвайном полотне — препятствие на пути.

Если при перестроении надо пропускать вереницу машин, движущихся по соседней полосе, то порой приходится останавливаться посреди дороги. Не будет ли это нарушением Правил?

Правила не регламентируют действия водителя, обязанного уступить дорогу, ибо все зависит от конкретной обстановки. В одних случаях достаточно лишь снизить скорость, в других, возможно, следует и остановиться. Но, согласитесь, остановка в транспортном потоке создает помехи тем, кто движется позади. Поэтому перестроение надо начинать заблаговременно до места предполагаемого разворота или поворота, а если это сделать не удалось, проехать дальше. В то же время хотелось бы больше взаимопонимания и солидарности между водителями. Когда видишь, что коллега в трудной ситуации, стоит поступиться своим правом и дать ему шанс встать в строй. Проявленное внимание, честное слово, стоит нескольких потерянных секунд. Тем более что общая благожелательность в конечном счете дает выигрыш во времени всем и каждому.

Вне населенных пунктов на участках дорог с видимостью в каждом направлении менее 100 метров развороты запрещены. Что здесь подразумевается под факторами, ограничивающими видимость, — только крутые подъемы или повороты?

Видимость могут ограничивать не только переломы продольного или поперечного профиля дороги. Она может снижаться до 100 метров и менее во время тумана, ливня, сильного снегопада. Поэтому и в таких условиях развороты на дороге запрещены, ибо очень велика вероятность того, что ваш маневр не будет вовремя замечен другими водителями.



Оба водителя этого автобуса перед выездом в рейс прошли медицинский осмотр. Оба были трезвы, абсолютно здоровы, в отличном состоянии. Но и они оказались бессильны в опаснейшей ситуации, которую создал на дороге владелец ВАЗ—2101 из Краснодара Б. Цыганков. В это утро шел сильный дождь. Дорога была скользкой, а видимость едва составляла 200 метров. В такой обстановке надо было быть предельно осторожным за рулем. Увы, Цыганков вел себя беспечно. Не снизив скорости на закруглении дороги, он не удержался на своей стороне проезжей части и, выйдя на прямую, столкнулся с идущими навстречу «жигулями». После удара его машину развернуло поперек дороги и бросило прямо под колеса следующему встречному автомобилю — автобусу ЛАЗ, который шел из Лазаревской в Краснодар с 33 пассажирами. При аварии у автобуса заклинило руль, и он потерял управление. Сцепившись, обе машины почти 30 метров катились по откосу, пока не наткнулись на трубу водостока... И тут тяжелый автобус буквально раздавил малолитражку, а сам опрокинулся вверх колесами. Водитель и пассажир «жигулей» погибли, в автобусе, по счастливой случайности, пострадавших нет. Вот какие беды может принести один неосторожный шаг в сложных условиях движения.

В. ВАНИЕВ,
начальник отдела ревизора
по безопасности движения транспортного управления

г. Сочи

ЭТО МОГЛО НЕ СЛУЧИТЬСЯ

Это «испытание» «жигулей» на безопасность — дело рук А. Фефелова из Перми. Да, вы не ошиблись в предположениях — «испытатель» был во хмелю. И притом уже не первый раз, за что и прав водительских был лишен. Однако урок, как видно, не пошел впрок. Снова сев пьяным за руль, да еще чужой машины, он погнал ее со скоростью, никак не отвечающей условиям плохой видимости на дороге. Известно, какой у пьяного глазомер: А. Фефелов при обгоне зацепил движущееся рядом такси. А дальше его мысли были только об одном: как бы удрать, замести следы. Ну а спешка на скользкой дороге ничем хорошим кончиться не может. Один резкий поворот руля — и машину кинуло на противоположную сторону дороги в дерево... Пьяница предстал перед судом.

А. ЖИРОНКИН,
инструктор ГАИ УВД
облисполкома

г. Пермь



ОСТОРОЖНО — ДЕТИ!

С первыми же теплыми весенними днями дети все больше времени начинают проводить на улице. К тому же через месяц заканчивается учебный год в школах, и юных пешеходов заметно прибудет на наших дорогах. А это, без сомнения, добавит забот и водителям. Вот мы и решили, что сегодня в самый раз поговорить на весьма серьезную «детскую» тему.

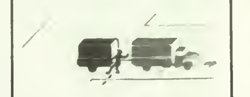
Водители никогда не должны забывать о том, что дети еще не умеют правильно оценивать быстротечную дорожную обстановку, скорость приближающихся машин или расстояние до них, они беспечно преуменьшают опасности и переоценивают собственные возможности. В девяти несчастных случаях из десяти пострадавший ребенок, как выясняется, просто не заметил мчащийся на него













СИТУАЦИЯ 1. К пешеходному переходу неторопливо приближается грузовик (троллейбус, автобус). Ребенок решается: если не мешкать, то успеешь проскочить, — и бегом бросается через проезжую часть. Но, оказывается, за грузовиком «спряталась» обгоняющая его легковая машина. Водитель и маленький пешеход до последнего момента не видят друг друга. В результате ребенок появляется буквально перед капотом машины, когда предотвратить наезд уже невозможно.

Совет: приближаясь к пешеходному переходу или скоплению людей у дороги, двигайтесь со скоростью, не превышающей ту, которой придерживаются водители в соседних рядах. Не обгоняйте и тормозите, если почему-то тормозят другие машины справа или слева от вас, и вы не станете на пути пешехода неожиданной помехой.

СИТУАЦИЯ 2. Дети нередко задерживаются на улице до темноты. А в это время подстерегающие их опасности возрастают. Вот, скажем, ребенок увидел приближающиеся навстречу огни грузовика, обратил внимание и на мигающий сигнал левого поворота, но... Пропустив поворачивающий автомобиль, он сразу кидается вперед и наталкивается на грузовую платформу. У грузовика, оказывается, прицеп. Вот вам и несчастный случай!

Совет: следуя с прицепом (или буксируя другой автомобиль), не приближайтесь на поворотах вплотную к ожидающим на тротуаре или обочине пешеходам. В темное время суток они, а особенно дети, могут не заметить прицеп и шагнуть между ним и машиной. Поэтому либо увеличьте интервал, либо сначала пропустите пешеходов, а затем поворачивайте.

СИТУАЦИЯ 3. Ребенок на тротуаре увидел, что к остановке на противоположной стороне дороги подошел автобус, и бросился бежать к нему. Очень опасная ситуация! Взгляд ребенка прикован к автобусу, машину слева он краем глаза еще замечает, но другие остаются вне его поля зрения. В такой обстановке вы, как говорят, третий лишний.

Совет: приближаясь к остановке общественного транспорта, будьте вдвойне осторожны и наблюдайте за тем, что делается не только на своей посадочной площадке, но и на левой стороне дороги. Если среди спешащих отсюда людей вы видите детей, не рассчитывайте на то, что они обратят на вас внимание, — тормозите и пропускайте их сами.

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ПОЛЬША. Дети, сидящие в автомобиле впереди рядом с водителем, подвергаются особой опасности. Проект новых правил дорожного движения ПНР предусматривает введение запрета на перевозку детей впереди. Кроме того, разработано специальное «кресло» для ребенка, которое легко прикрепляется к заднему сиденью автомобиля.

ЮГОСЛАВИЯ. Здесь на основе специальных исследований установлены пределы уровня шума для автомобилей: в ночное время — не выше 60 децибел, днем — не выше 70. Нарушение этих норм влечет наказание. Автоинспекция постоянно следит за техническим состоянием автомобилей, а также за тем, чтобы водители не подавали без нужды сигналов: их звук оценивается в 85—100 децибел.

АВСТРИЯ. На дорогах страны, население которой составляет 7,5 миллиона человек, ежегодно в автомобильных катастрофах погибает около 2,5 тысячи. Специалисты подсчитали, что если бы удалось предотвратить дорожные происшествия со смертельным исходом, то средний уровень продолжительности жизни людей здесь увеличился бы на два года.

АВСТРИЯ. Вдоль автомагистралей начали устанавливать специальные рефлекторы.

Когда на них попадает свет фар приближающегося автомобиля, рефлекторы посылают лучи красного цвета в стороны от дороги. Такой вдруг возникающий световой поток отпугивает животных, собирающихся пересечь проезжую часть. Число несчастных случаев, вызванных наездами на животных, как сообщают, снизилось на этих участках, по крайней мере, на 80%. К тому же рефлекторы значительно дешевле ограждений.

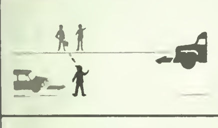
ИСПАНИЯ. С начала года здесь ограничена скорость на всех автомобильных дорогах. На крупных магистралях максимальная скорость легковых автомобилей определена в 100 км/час, автобусов — 90 и грузовых 80 км/час. На всех остальных дорогах страны «потолок» скорости на 10 км/час ниже для каждого из перечисленных видов транспорта.

США. В Чикаго состоялся симпозиум по изучению проблем, связанных с влиянием автомобилизации на молодежь. В нем приняли участие медики и юристы, представители полиции и органов образования, а также 600 студентов. На симпозиуме отмечалось, что молодые чаще ведут себя за рулем безответственно. Если число ДТП на 1000 жителей уменьшилось с 1968 года на 1,6%, то количество их с участием лиц моложе 19 лет возросло на 9,6%. Среди пьяных больше всего 18—19-летних.

автомобиль. Поэтому своевременно увидеть юного пешехода в опасной близости или прямо на проезжей части — задача самих водителей. Именно они должны предвосхитить его намерения, если хотите, разгадать их, принять необходимые меры предосторожности.

Существует несколько в общем-то типичных, повторяющихся ситуаций, когда появление на проезжей части ребенка может быть внезапным, а его поведение опасным и неожиданным. Мы хотим всем еще раз напомнить их и посоветовать, как надо поступать, чтобы не попасть здесь впросак. И не только тогда, когда на дороге дети. В некоторых случаях эти советы помогут избежать недоразумений и со взрослыми пешеходами.

Шесть самых типичных ситуаций

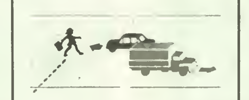




СИТУАЦИЯ 4. Вы едете по одной полосой в каждом направлении дороге. Впереди справа у края проезжей части ребенок и почти напротив — другой. Вроде бы, дети не намереваются переходить дорогу, но, когда вы уже совсем рядом с ними, один из них вдруг бросается на другую сторону, забыв о собственной безопасности. Видимо, машину он просто не заметил, а может быть, посчитал, что она далеко.

Совет: дети по обе стороны дороги — это очень опасно! Не оставляйте без внимания такие ситуации и будьте готовы к тому, что один из них может в самый неподходящий момент позвать к себе другого. Вы же не слышите, о чем они говорят друг с другом. Здесь отвлечено и зрение ребенка и его слух, поэтому не лишне подать звуковой сигнал, а лучше снизить скорость, и ногу — к тормозной педали.





СИТУАЦИЯ 5. Группа ребят переходит дорогу. Кажется, они вам не помеха: пока машина приближается, они уже будут на тротуаре. Но когда вы проезжаете какое-то расстояние, на проезжую часть вслед за ними выбегает еще один мальчик или девочка. Он смотрит только на тех, кто ушел вперед, и никого больше вокруг не замечает.

Совет: приближаясь к группе детей, переходящих дорогу, обратите внимание — нет ли отставших от нее. Будьте готовы к тому, если вы таких обнаружили, что, кинувшись вдогонку за ушедшими вперед, они не увидят вашу машину. Притормозите и дайте им возможность побыстрее достичь противоположной стороны, не надейтесь, что со всего маху «затормозит» сам ребенок.





СИТУАЦИЯ 6. Вы едете по левой крайней полосе и подъезжаете к детям, пережидающим на середине проезжей части поток машин во противоположной стороне. Когда вы оказываетесь за их спинами, один из ребят, не оглянувшись, вдруг делает шаг или два назад... прямо под колеса вашей машины.

Совет: проезжая мимо стоящих на осевой линии дороги детей, выберите интервал побольше, а если это невозможно, снизьте скорость. Ребенку может показаться, что машины, которые движутся вам навстречу, проходят слишком близко от него, и он отшатнется, не видя, что делается у него за спиной. Сигналить здесь нельзя — только напугаете его, и он кинется в другую сторону.

ФРАНЦИЯ. В Париже в рамках Программы ООН по защите окружающей среды (УНЕП) состоялась конференция, посвященная перспективам автомобилизации и ее влиянию на окружающую среду. В ней участвовали 250 представителей автомобильных фирм и комитетов по защите природной среды из 30 стран. На конференции обсуждались вопросы снижения уровня шума от автомобилей, уменьшения загрязнения атмосферы выхлопными газами, повышения безопасности движения, создания более экономичного топлива. Особое внимание было уделено конструированию автомобиля исключительно для города. Подчеркивалась необходимость дальнейших работ по увеличению прочности и надежности машин. Ожидается, что к 2000 году на дорогах планеты будет полмиллиарда автомобилей.

ФРГ. На некоторых участках магистралей были установлены новые указатели с рекомендуемыми при благоприятных дорожных и погодных условиях скоростями движения. Специальные наблюдения и опрос водителей показали, что около 2/3 из них признают целесообразность таких рекомендаций и стараются выдерживать эти скорости.

ФРГ. По опубликованным здесь статистическим данным, в различных дорожно-транспортных происшествиях фронтальные столкновения автомобилей составляют 61%, боковые столкновении — 29%, наезды сзади — 5%, опрокидывания — 5%.

ШВЕЦИЯ. Полиция предпринимает усилия, чтобы преградить пьяницам путь на магистрали. Во всех полицейских автомобилях имеются газоанализаторы, при помощи которых у водителей берутся пробы «на выдох». При положительной реакции задержанного отправляют на анализ крови. За один год полиция прямо на дорогах проверила более 270 тысяч водителей. Проба проводилась также при любом дорожно-транспортном происшествии и грубом нарушении правил движения.

Как показали итоги лабораторных исследований, 35 водителей из тысячи находились за рулем в нетрезвом состоянии.

ШВЕЦИЯ. Большой популярностью пользуются у туристов прицепы-домики к автомобилям — «караваны». Их продано уже 100 тысяч (парк легковых автомобилей в стране — 2,5 млн.). Многие фирмы по прокату автомобилей «переквалифицировались» на прицепы. С ростом спроса растут и цены.

Прошлым летом прокат одного «каравана» стоил от 300 до 750 крон в неделю (56—126 рублей).

Диагностику ведет ГАИ





Общий вид диагностической линии.



Проверка эффективности торможения.

«НА 59-м КИЛОМЕТРЕ»

На дороге случилось несчастье. Потерпел аварию автомобиль, пострадал водитель. Откуда ждать помощи? Только от человека, путь которого проходит через место аварии. И хорошо, если в скором времени. Чаще всего таким человеком оказывается наш коллега, водитель. Как же он поведет себя, оставшись один на один с бедой? Хватит ли ему сознательности, мужества, чувства долга, умения, наконец, чтобы помочь пострадавшему, находящемуся иной раз между жизнью и смертью? Получить ответ на эти вопросы — такой была цель эксперимента, проведенного редакцией на одном из подмосковных шоссе. О нем и рассказывалось в репортаже «На 59-м километре», опубликованном в январском номере журнала за нынешний год. Увы, наш тест показал, что многим водителям необходимых качеств недостает.

Как и следовало ожидать, разговор о моральном климате дороги не оставил наших читателей равнодушными. В редакционной почте уже немало писем-откликов. Получили мы сообщения о том, что выступление журнала стало предметом обсуждения в коллективах крупнейших автотранспортных предприятий Московской области и в первичных организациях общества «Автомотолюбитель». И конечно, на несколько таких собраний выезжали корреспонденты журнала.

Отраден сам факт: столь серьезное внимание к одной из важных проблем безопасности на автомобильных дорогах, затрагивающей жизненные интересы многих тысяч людей; столь оперативно сделанные первые шаги организациями, от которых во многом зависит успешное решение этой проблемы.

Отрадно, что в подавляющем большинстве выступавшие на собраниях были единодушны: помочь товарищу, попавшему в беду, — гражданский долг водителя; «прятаться в кусты» — по меньшей мере трусость. Но...

Вот об этих «но», которые наводят на размышления, нам и хотелось бы повести речь в продолжение начатого разговора, а может быть, и в развитие темы.

Первое «но», прозвучавшее на собрании водителей в АТК 1130 (кстати, в этом коллективе трудится один из «героев» нашего репортажа — В. Спасов), выглядело так:

— Аварий на дорогах немало, что же — возле каждой машины останавливаться? А потом объяснения, разные акты и протоколы, весь рабочий день насмарку. А план за тебя кто выполнять будет?

Что ответить на это? Что планы планами, а самое дорогое в нашей стране жизнь человека? Напомнить, что ради спасения нуждающегося в помощи вылетают в пургу, рискуя жизнью, летчики; что, спасая тонущего, меняют курс океанские лайнеры; что бросаются в огонь случайные прохожие, вызволяя людей из пожара. Но это всем хорошо известно. Для советского образа жизни просто противоестественно отвернуться от погибающего. Да и план любой ценой никому не нужен. Все это азбучные истины. Впрочем, справедливости ради, следует отметить, что подобные соображения высказывались не столь уж часто. Больше говорили о другой причине «дезертирства».

— Остановишься возле пострадавшего, и вот первая забота—как доказать автоинспекции, что не ты виновник аварии. Часто работники ГАИ с излишней подозрительностью и недоверием относятся к свидетелю аварии, ставят его в положение человека, вынужденного оправдываться, разговаривают с ним не как с желанным помощником, а как с противником, которого следует разоблачить. А потом нескончаемые вызовы и допросы в качестве свидетеля. Вот многие и едут мимо.

Так сформулировали этот довод О. Золотаревский, В. Спицын — водители Коломенской автоколонны № 1129.

— Если увижу, что кто-то уже остановился у места аварии, тогда обязательно остановлюсь и я, — эти слова можно было часто услышать на собрании водителей люберецкого грузового автотранспортного предприятия № 1. В них сквозит, как видите, та же опаска.

— Притормозит человек возле места аварии, отвезет пострадавшего в больницу, а потом его начинают вызывать в ГАИ, допрашивают, словно он не доброе дело совершил, а преступление. И времени много потеряет, и репутация на работе пошатнется: зря в милицию не вызывают! Вот и смалодушничает водитель в следующий раз, проедет мимо, — говорил и Н. Бакаст, председатель гаражного кооператива «Дружба» в городе Одинцово.

Мы не случайно так детально остановились на подобных высказываниях. Это очень серьезный факт. Тут уже иные соображения — нежелание быть «втянутым» в следствие, боязнь, что придется доказывать свою невиновность. Это тревожный симптом, который, на наш взгляд, говорит о слабости, если не о полном отсутствии правовой пропаганды в коллективах автопредприятий, среди владельцев личных машин. Люди попросту не знают законов, не ведают о долге гражданина помогать правосудию своими свидетельскими показаниями, не имеют представления о положениях, защищаю-

Раскрылись ворота, и «Москвич» въехал на пост диагностической линии. Приборы и механизмы приступили к серьезной и беспристрастной проверке технического состояния машины, ее регулировке.

Вначале они довели до нормы давление воздуха в шинах, определили содержание окиси углерода в отработавших газах, правильность установки фар. Над осмотровой канавой, оборудованной быстродействующим гидравлическим подъемником, были проверены рулевое управление, герметичность трубопроводов и узлов тормозной системы, ходовая часть, подвеска и трансмиссия. Но вот при съезде с канавы сработал зуммер, и на шкале загорелась красная лампочка. Это умный прибор зафиксировал неправильное схождение передних колес.

Всего за 21 минуту автомобиль был полностью осмотрен и проверен. Да разве кого-нибудь этим удивишь? Экспресс-диагностика автомобиля по силам сейчас многим СТО, не говоря уже о крупных автотранспортных предприятиях. Но это первая в стране диагностическая станция, которой распоряжается ГАИ. Появилась она в Ленинграде.

В течение года здесь могут пройти осмотр около 35 тысяч легковых машин, 17 тысяч грузовых, в том числе автопоездов, и автобусов. Большая часть работ механизирована, и качество их, конечно, не сравнить с техосмотром «вручную».

Пост проверки освещения. Фото О. Пороховникова

— Даже зимой у нас была горячая пора, — рассказывает начальник станции майор милиции Ю. Булкин. — В предвыходные дни внеочередной технический осмотр проходило около 70 автобусов, увозящих за город любителей рыбной ловли и охоты. Станция обслуживает автомобили таксомоторных предприятий и других автохозяйств. Здесь проходят ежегодный технический осмотр машины индивидуальных владельцев близлежащих пяти районов города. А кроме того, на станции проверяются все автомобили, побывавшие в авариях. Станция совсем молода. Но мы уже можем говорить о результатах работы. В городе намного улучшился контроль за техническим состоянием транспорта. Повысилась безопасность движения.

Ю. БРАУН,
заместитель начальника отделения пропаганды Управления ГАИ

г. Ленинград

ПОД ТАКИМ ЗАГОЛОВКОМ В ЯНВАРСКОМ НОМЕРЕ ОПУБЛИКОВАНЫ РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕДЕННОГО РЕДАКЦИЕЙ СОВМЕСТНО С ГАИ ЭКСПЕРИМЕНТА. МНОГИЕ ВОДИТЕЛИ, ПРОЕЗЖАВШИЕ МИМО МЕСТА «АВАРИИ», НЕ ПЫТАЛИСЬ ИЛИ НЕ УМЕЛИ ОКАЗАТЬ ПОМОЩЬ ПОСТРАДАВШЕМУ. ПОЧЕМУ?

ОТВЕТ НА ЭТОТ ВОПРОС МЫ ИЩЕМ ВМЕСТЕ С ЧИТАТЕЛЯМИ

щих личность свидетеля. И наладить такую пропаганду совершенно необходимо. В штате автотранспортных объединений и крупных предприятий имеются юрисконсульты, немало специалистов права и среди актива обществ «Автомотолюбитель», наконец, несложно пригласить на лекцию работника прокуратуры, суда. На случаях из судебной практики надо показывать еще и еще раз, какое огромное значение для установления истины имеют показания свидетелей, как часто они могут облегчить участь своего же коллеги шофера.

— Сейчас никаких оснований опасаться стать без вины виноватым быть не может, — говорил на одном из собраний, где обсуждалось выступление журнала, А. Зернов, председатель комиссии по безопасности движения одинцовского горсовета общества «Автомотолюбитель». — Теперь применяются совершенные методы автоэкспертизы, позволяющие в самых сложных случаях определить истинного виновника аварии.

Это на самом деле так. Но надо, чтобы об этом знали все водители, такова задача правовой пропаганды.

В то же время, видимо, не всегда безосновательны упреки в адрес работников следственных органов. Дело, конечно, не в излишней подозрительности, а в плохой организации работы. Иногда, действительно, доля свидетеля не позавидуешь. Его бесконечно отрывают от работы, заставляют терять уйму времени там, где можно было обойтись буквально одним вопросом. С ростом квалификации работников дорожного надзора и следователей такие факты становятся все более редкими, но, думается, нужны и меры для организации более четкой работы по расследованию дорожных происшествий.

И наконец, о третьей и весьма существенной причине, по которой порой остаются без помощи пострадавшие при авариях. Об отсутствии у водителей медицинских знаний. Правда, П. Шарапов из АТК 1130, процитировав фразу из репортажа, усомнился в том, что есть люди, которые не знают, что делать с нашатырным спиртом:

— Ясно что. Дать понюхать!

Но когда на собрании был задан общий вопрос «чем еще можно помочь пострадавшему?», посыпались такие советы, которые привели бы медиков в ужас, скажем, «хорошенько потрясти» потерявшего сознание. Со всей очевидностью выяснилось, что к многоопытные водители, асы своего дела, окажутся беспомощными наедине с раненым. Многие не умеют обращаться с имеющейся в машине аптечкой, не могут оказать первую доврачебную медицинскую помощь пострадавшему при аварии, не знают основ его транспортировки. Правда, занятия к знаниям по такому санминимуму предусмотрены теперь учебными программами подготовки водителей. Но большинство работающих за рулем училось по старым программам и ничего этого «не проходили». А время не терпит. Руководители автопредприятий, где обсуждалось выступление журнала, сообщили нам о своем решении начать регулярные занятия по санитарной подготовке. Председатель президиума московского областного совета общества «Автомотолюбитель» В. Кашкин заявил о решении не только отводить этим вопросам место и время на ежегодных техминимумах, но и включать задания по оказанию доврачебной помощи пострадавшим в авариях в программу соревнований по автомногоборью и автораллн. Хорошую мысль высказал и А. Зернов:

— Аптечку для автомобилистов нужно выпускать вместе с краткой инструкцией о том, как ею пользоваться, в каких случаях применять те или иные медикаменты, как перевязывать раненого.

Думается, что это предложение должно быть реализовано в самый короткий срок. Его осуществление увеличит цену аптечки на копейки, а пользу принесет неоценимую.

В заключение еще раз подчеркнем единодушие, с которым участники прошедших обсуждений репортажа «На 59-м километре» признали первостепенную важность поднятой журналом проблемы. Рассмотрев разные ее аспекты и осудив малодушие, водители пришли к единственно правильному выводу. Наиболее кратко и исчерпывающе он сформулирован в решении коллектива объединения «Щелковавтотранс»: «Оказание помощи попавшим в беду при дорожно-транспортных происшествиях — первейший долг каждого водителя».

Этим материалом тема, разумеется, не исчерпана. Мы готовим к публикации обзор писем читателей, самых, как говорят, заинтересованных в этом вопросе лиц. Мы ждем ответа Министерства здравоохранения: как быстрее и доходчивее, на каких пособиях можно обучить водителей приемам доврачебной помощи пострадавшим при авариях. Мы надеемся, что свое мнение по вопросам, возникшим в ходе обсуждения журнального выступления, выскажут и работники Госавтоинспекции, прокуратуры, суда, общества «Знание».

Кто виноват?

На два хода вперед

Может быть, кому-то наш вопрос покажется наивным. И все-таки: отчего случаются дорожные происшествия? Известное дело, ответите вы, из-за нарушений правил движения. Ну а нарушают их почему? Ведь никто же, как говорится, сам себе не враг, и тех, кто намеренно преступает закон, в общем ничтожно мало. Не о них сейчас речь. Многочисленные большие и малые отступления от правил, которые и заканчиваются нередко авариями, в конечном счете следствие грубых просчетов водителей в оценке обстановки, складывающейся на дороге, в неумении, а иной раз нежелании прогнозировать развитие дорожной ситуации.

Возьмите такой пример. В городе Дзержинске (Горьковская область) случилось дорожно-транспортное происшествие при следующих обстоятельствах. По улице Бутлерова со скоростью 40 км/час двигался УАЗ-469. Управлял им водитель А. Савельев. Вот он подъехал к перекрестку с бульваром Жданова. Посмотрел налево — никого. Вправо дорога просматривалась плохо: обзору мешали зеленые насаждения. Тем не менее Савельев двинулся через перекресток равнозначных дорог, не снижая скорости. Вдруг наперерез ему справа выехал мотоциклист. Оба водителя попытались предотвратить несчастье, начали тормозить, пробовали сманеврировать, но все это делалось слишком поздно. Автомобиль ударом бампера опрокинул мотоцикл, его водитель и пассажир оказались на асфальте, а мотоцикл, скользя по дороге, вылетел на тротуар, где в довершение всего сбил пешехода. Все они, мотоциклист, пассажир и пешеход, оказались в больнице с тяжелыми травмами.

Вроде бы обычный случай. Один водитель не пропустил другого, на стороне которого было полное право первым проехать перекресток. Явное нарушение пункта 111 Правил. Все это так. Но мне хотелось бы обратить внимание на другую сторону дела. Савельев, нужно отдать ему должное, не искал оправдания, не юлил и не пытался свалить вину на другого. «Да, я виноват, — говорил он на суде. — Я должен был снизить скорость и убедиться в безопасности движения через перекресток. Но, если бы я знал, что справа появится мотоциклист!»

«Если бы знал». Иными словами, если бы мог предвидеть. А разве не мог? Разве так уж трудно было предположить, как могут развиваться события? Разве не должен был Савельев ожидать на перекрестке, а тем более с ограниченной обзорностью, что на пересекаемой дороге может оказаться другое транспортное средство? А если справа, то имеющее к тому же преимущество проезда. Конечно, обязан. Савельев же действовал на авось, не задумываясь над своим следующим ходом, не убедившись в отсутствии помех для движения. Хотя правил он, наверняка, нарушать не хотел. Но от этого никому не легче.

Теперь обратимся к другому случаю. Дело было в Тирасполе на улице Мира. Д. Чернецкий на своем «Москвиче-407» в 9 часов вечера, когда уже стемнело, ехал в сторону села Суклея. Он был уже на окраине города и скорость держал около 60 км/час, то есть максимально возможную в населенном пункте. Мы подчеркиваем это обстоятельство, ибо сам Чернецкий его, по-видимому, недооценивал, так как написал в редакцию на этот счет следующее: «Судя по местности, скорость моего автомобиля была небольшая: нет интенсивного движения, дорога с хорошим асфальтом, ширина 11 метров, сухо. Никаких неожиданностей быть не могло...»

Не правда ли, знакомый тезис. Вспомните Савельева. Он, вероятно, тоже полагал, что никаких неожиданностей быть не должно, а потом лишь разводил руками: «Если бы я знал...» Может быть, эти же слова произнес и Д. Чернецкий? Между тем у него-то все происходило на глазах и догадок никаких строить не надо было. Требовалась элементарная внимательность, рассудительность и осторожность. А события развивались так.

«Не доезжая до остановки «Заготскот», — пишет Д. Чернецкий, — я увидел шедший навстречу мне автобус. Он останавливался. Улица освещалась, и я ехал на подфарниках. Напротив маршрутной остановки автобуса я увидел трех девушек, которые пересекали газон и направлялись к проезжей части. Чтобы остановить пешеходов, я включил ближний свет. Они не могли не увидеть его, ибо до пешеходов оставалось метров двадцать. Но девушка, что шла впереди подруг, так и не посмотрела в мою сторону. Вероятно, ее внимание сосредоточилось на появившемся справа от нее мотоцикле, который с треском несся в сторону города мне навстречу. Она поспешила перебежать дорогу...»

Вот тут только Д. Чернецкий начал тормозить! Однако до пешехода оставалось около 10 метров, а скорость автомобиля составляла 50 км/час. Если вспомнить, что на этой скорости автомобиль проходит за секунду около 14 метров, то станет ясно: для остановки возможности уже не было. Водитель резко вывернул руль влево, на полосу встречного движения, но все-таки сбил девушку задним правым крылом — она получила травму. Между тем дело этим не кончилось. Не успев уйти на свою сторону дороги, «Москвич» столкнулся с движущимся навстречу мотоциклом с коляской. В результате аварии мотоциклист и пассажир погибли. Печальный финал.

Итак, Д. Чернецкий ясно видел, какая на дороге сложилась обстановка. А вот правильных выводов для себя не сделал. Потому, на наш взгляд, что не прогнозировал ситуацию, хотя все возможности для этого у него были.

Согласно словарю прогноз — «предсказание — на основании определенных данных — развития и исхода совершающегося явления». Были такие данные у Д. Чернецкого? Безусловно. В состоянии ли он был предвидеть намерения пешеходов? Как говорится, тут двух мнений быть не может. Ведь они не просто направлялись к проезжей части, а явно торопились на автобус, подъехавший к остановке: улица уже опустела, и водитель на остановке, конечно, долго не задержится. Разве трудно было водителю «Москвича» допустить, что в спешке пешеходы могут что-то упустить из виду? Прийти к такому выводу, когда появилось еще одно действующее лицо — мотоциклист, можно было и не обладая особым даром предвидения. Пешеход мог не суметь, как говорят психологи, распределить внимание на все объекты даже в светлое время суток. А вечером было проще простого не заметить «Москвич». Во-первых, тут боковое зрение уже не работает. Во-вторых, на пустынной дороге при искусственном освещении подфарники автомобиля среди других огней легко могут потеряться. Водителям надо понимать это и ездить только с ближним светом (о чем уже не раз писалось!), иначе пешеход издалека наверняка не увидит машину. Как и случилось с Чернецким. И неожиданного здесь ничего нет. Неожиданно это только для водителя, не учитывающего очевидные факты.

Пытаясь предотвратить опрометчивый шаг пешехода, Чернецкий включил в 20 метрах от него ближний свет. Но мера эта, как и следовало ожидать, оказалась бесполезной. Почему «как и следовало ожидать»? Да потому, что ближний свет не настолько силен, чтобы на освещенной дороге броситься в глаза, создать резкие перемены в уровне ее освещенности. Здесь уж надо было включать дальний свет фар, но самое правильное — подать звуковой сигнал, чтобы привлечь внимание пешехода. Во-первых, потому что дальний свет мог ослепить мотоциклиста, а, во-вторых, именно в таких случаях правилами движения звуковые сигналы и разрешены. Я позволю себе процитировать «Комментарий к Правилам дорожного движения». «Подача звукового сигнала, например, оправдана... для предупреждения пешехода, неосмотрительно вышедшего на проезжую часть, в том случае, когда водителю трудно остановить транспортное средство или объехать пешехода». В описываемой обстановке все происходило именно так: и тормоза уже не спасали, и возможности для маневра не было, так как навстречу приближался мотоцикл с коляской. Но звуковой сигнал «Москвича», увы, молчал. И зря.

Что бы надо было делать Чернецкому? Учитывая все эти обстоятельства — пешеход торопится, в сторону приближающейся машины не смотрит, объехать его по полосе встречного движения возможности нет, — он вполне мог предположить, как обернется дело. А предвидя это, надо было брать управление событиями на себя. Это значит — тормозить, пока не убедишься, что твои пути с пешеходом разошлись. А не восклицать патетически, как это делает в своем письме Д. Чернецкий: «Этого безумия от нее я никак не ожидал!.. Я думал, что она остановится!» Конечно, и пешеходы вели себя в рассматриваемом случае не по правилам. Но, повторяю, развитие ситуации водитель был в состоянии предвидеть и, сделай он для себя выводы секундой раньше, мог предотвратить беду.

Темп дорожного движения вырос сейчас настолько, что, действуя вслед за событием, водитель всегда будет неизбежно опаздывать и мало что сумеет сделать, чтобы отвести беду. Надо упреждать события, надо учиться видеть ситуацию, как говорят шахматисты, хотя бы на два хода вперед, а не ждать, когда гром грянет.

В. ПЕЧЕРСКИЙ

По письму приняты меры

Редакция получила письмо С. Терентьева из Рославля: «Я вынужден к вам обратиться потому, что нет другого выхода. В рославльскую районную ГАИ я сдал для обмена удостоверение водителя 1-го класса (выданное ранее Госавтоинспекцией), а взамен мне выдали удостоверение 3-го класса. Это после тридцатилетнего стажа работы меня лишили квалификации водителя 1-го класса, присвоенной мне в свое время».

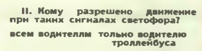
Редакция попросила разобраться в этой истории ГАИ УВД смоленского облисполкома. Начальник ГАИ В. Сулименко сообщил нам, что «при обмене водительского удостоверения шофера 1-го класса в новом удостоверении должна ставиться разрешающая отметка на право управления транспортными средствами категорий В, С, D и Е. Работники МРЭО ГАИ рославльского РОВД предупреждены о допущенном нарушении. С. А. Терентьеву рекомендовано обратиться в МРЭО ГАИ для внесения соответствующих поправок в водительском удостоверении».

●

В письме водителей автопоездов дубровицкого автохозяйства Ровенской области говорилось о том, что администрация предприятия вынуждает их выезжать на линию с технически неисправными прицепами. Жалоба была направлена в областной совет профсоюзов.

Ответил редакции секретарь обкома профсоюза рабочих автомобильного транспорта П. Прокопчук. Факты, изложенные в письме, подтвердились. За нарушение правил эксплуатации транспортных средств — выпуск на линию неисправных автомобилей и прицепов, угрожающих безопасности движения, — администрация автопредприятия предупреждена.

Предписанием технического инспектора профсоюза запрещено использование четырех прицепов, не имеющих тормозной системы.



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ









I. Может ли этот водитель повернуть здесь направо?

может	не может
1	2

II. Кому разрешено движение при таких сигналах светофора?

всем водителям	только водителю троллейбуса
3	4

III. Обязан ли водитель выставлять «аварийный треугольник», если на машине горят внешние световые приборы?

обязан	не обязан
5	6

IV. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

пожарный мотоциклист троллейбус автобус	пожарный троллейбус автобус мотоциклист
7	8

V. Какой путь разворота противоречит Правилам дорожного движения?

только А	оба
9	10

VI. Надо ли оставлять включенным сигнал поворота на все время обгона?

надо	не надо
11	12

VII. Правильно ли установлены на автомобиле противотуманные фары?

правильно	неправильно
13	14

VIII. В каких направлениях можно двигаться мотоциклисту?

в любом	только прямо и обратно
15	16

IX. Можно ли эксплуатировать автомобиль, если сломана защелка ручного тормоза?

можно	нельзя
17	18

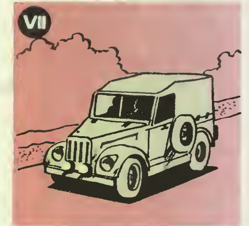
X. Какое время проходит между нажатием на педаль и получением тормозного усилия на колесах при пневматическом приводе тормозов?

0,2 сек	0,4 сек	0,6 сек
19	20	21

Ответы — на стр. 40









Испытывает «За рулем»

В предыдущем номере журнала напечатано начало этой статьи, рассказывающей на основе двух дальних пробегов, в которых участвовал автор, об эксплуатационных качествах нового джипа, созданного на Волжском автозаводе. Здесь статью заканчиваем.

ВАЗ—2121: и проходимость и комфорт



Не надрывайтесь! Сейчас возьмем на буксир и довезем до хорошей дороги...

...а для нас и эта хороша!

Водную преграду — на пониженной передаче.

Салон. Достаточно устроиться на месте водителя и взяться за руль, как сразу же ощущаешь знакомую обстановку «жигулей», только выше сидишь над дорогой. Такие же удобные, как на привычной «ноль первой», разве чуть более жесткие, сиденья, регулируемые в продольном направлении и по наклону спинки, тисненая обивка дверей и перфорированная мягкая на потолке создают впечатление, что находишься в салоне хорошего легкового автомобиля. Приборный щиток — с такими же, как на ВАЗ—2103 или ВАЗ—2106, приборами дает полную информацию о работе систем машины.

Заднее сиденье рассчитано на двух человек, но вмещает и троих, правда, если они не в зимней одежде. Сиденье это сделано более скромным, чем у обычных легковых автомобилей. Тем не менее, как мы убедились, пассажиры на нем чувствуют себя неплохо даже при многочасовой поездке. Напомним: это сиденье можно сложить так, что его сравнительно тонкие подушка и спинка, занимая мало места, освободят большое пространство для багажа.

Все педали — сцепления, тормоза и «газа» — подвесные и рационально расположены по ширине: даже в грубой обуви не зацепишь соседнюю. Рядом с обычным «жигулевским» рычагом переключения передач — еще два коротких, связанных с раздаточной коробкой (о ней разговор ниже).

В общем, передняя часть салона оборудована почти так же, как у ВАЗ—2103, — тут и гнездо для радиоприемника, и большой вещевой ящик, прикуриватель, пепельница и т. д.

Ходовая часть. Выйдем из машины и заглянем под нее. Пружинная подвеска колес выполнена по традиционной для ВАЗа схеме: независимая впереди на поперечных рычагах и зависимая сзади. Бросаются в глаза внушительного вида кованые рычаги передних колес, способные выдержать, кажется, любые удары. В этом мы убедились за весь наш долгий путь, проходивший подчас по дорогам, которые комфортабельными не назовешь.

Характеристики всех четырех пружин и амортизаторов подобраны так, что на ровной дороге ВАЗ—2121 по плавности хода мало уступает другим тольяттинским машинам. А на щебенке, булыжнике, грунтовой дороге с их выбоинами, буграми и ямами толчки колес гасятся куда эффективней, и подвеска редко срабатывает до упора. Это позволяет ехать на таких дорогах с большей скоростью, чем на любых других автомобилях. И мы где могли использовали такую возможность.

Трансмиссия. Высокую проходимость машин обеспечивает привод на все колеса. Причем если у большей части отечественных автомобилей такого типа постоянно работает задний ведущий мост, а передний в зависимости от дорожных условий включает и выключает водитель, то у ВАЗ—2121 все колеса включены постоянно. На первый взгляд такая схема вызывает недоумение у некоторых автомобилистов. Детали привода передних колес, по их мнению, в этом случае быстрее изнашиваются, а кроме того, требуют затраты лишней энергии, то есть дополнительного расхода топлива.

Сомнения в том, всегда ли нужно включать привод на передние колеса, не совсем обоснованны. Ведь если тяговое усилие, необходимое для движения автомобиля, разделить на две оси, то каждая будет меньше нагружена. Значит, детали их привода (валы, шарниры, шестерни, фланцы) можно делать более легкими. В одном из достоинств постоянно включенных ведущих мостов мы убедились на собственном опыте.

Машина по своему поведению, а значит управляемости, заметно отличается от привычных нам «жигулей» и «москвичей». В первую очередь — прохождением поворотов. Если действовать рулем и педалью «газа», как обычно, в намеченный радиус не уложиться. Чтобы заставить автомобиль войти в поворот, надо не только повернуть руль с большим усилием, но еще и добавить «газу»! Освоив этот прием, мы увидели, что ВАЗ—2121 способен выполнять повороты столь же точно, сколь его собратья по марке, причем на большей скорости.

Помню, как проявилось это качество в полной мере. Мы ехали по довольно широкой песчаногравийной дороге, которая петляла среди небольших холмов. Земля только просыхала после дождя. Пыли, надоевшей на сибирских трактах, не было. Без труда и риска обгоняя редкие попутные грузовики, мы приближались к ВАЗ—2103, который шел на приличной скорости. Его водитель, судя по стилю езды, гордился спортивными навыками и не хотел быть вторым. Прибавив «газ», он резко ушел вперед, но лишь до следующего поворота. Там, чтобы удержаться на дороге, он вынужден был погасить скорость, а я, наоборот, крепко держа руль, прибавил и без намека на занос легко прошел поворот. Мы не провоцировали «спортсмена» на гонку, а просто поддерживали избранную постоянную скорость. Его попытка хотя бы держаться за нами тоже не увенчалась успехом: извилистая дорога не позволяла использовать перевес в максимальной скорости, а на поворотах в этих условиях наша машина имела заметное преимущество. Когда мы остановились у бензоколонки, он подъехал расстроенный, но потом, рассмотрев незна-

комые для него автомобили, пришел в восторг и предложил тут же поменяться (кстати, таких предложений мы получали немало).

Должен сказать, что после езды по такой дороге на ВАЗ—2121 руки устают несколько больше, чем на «Жигулях» или «Москвиче», потому что, повторяю, машину надо заставлять поворачивать.

Теперь, представьте, вы уже привыкли к особенностям ее поведения и, попав на асфальтированное шоссе, выключили передний мост. Первый же маневр покажет, как заметно изменился характер машины. Она стала требовать иных приемов вождения, на освоение которых нужно некоторое время. А когда на дороге вдруг возникает цейтнот, то и до беды недалеко. Это неудобство испытывают водители УАЗ—469, например. Но они — профессионалы и, конечно, быстрее приспосабливаются. Вероятно, даже один этот довод обосновывает применение постоянно включенного привода на передние колеса.

Другая непривычная для автолюбителя конструктивная особенность ВАЗ—2121: в его трансмиссию введена раздаточная коробка, объединяющая в себе блокируемый межосевой дифференциал и демультипликатор, который позволяет понизить передаточное число всех передач коробки. Что он дает? Дополнительно еще четыре передачи, причем две из них имеют передаточное число, а стало быть крутящий момент, тяговое усилие, выше, чем основная первая, а две других «располагаются» соответственно между первой — второй и второй — третьей.

Рычаги для включения понижающей ступени в раздаточной коробке и для блокировки межосевого дифференциала удобно устроены на тоннеле пола возле правой руки водителя, но по условиям движения мы ими пользовались сравнительно редко. Чаще нужна была понижающая ступень в раздаточной коробке, когда предстояло взять крутой подъем или пройти раскисший участок дороги. Помню небольшой объезд ремонтируемого моста недалеко от Саяногорска. В сухую погоду все спускались и поднимались по откосам оврага, а в тот день прошел дождь, земля размякла, и на десятки метров в сторону от моста каждая машина прокладывала свежую колею. Когда подъехали мы, оба склона представляли собой черноземное месиво, в котором спокойно сидела дюжина самых разных автомобилей, ожидая помощи трактора или солнца, способного высушить землю. На противоположной стороне КрАЗ, оглашая окрестности ревом, прилагал титанические усилия, чтобы одолеть последние метры подъема. Глубокая колея, которую он оставлял, вполне сходила за траншею для укладки труб среднего диаметра. Когда трехосный богатырь выбрался на дорогу, мы решили штурмовать овраг, присмотрев наименее изрытый участок. Я не мог вообразить, что все так просто: на первой передаче в основной коробке, с включенной низшей в раздаточной машины спокойно преодолели этот коварный овраг.





Но настоящий экзамен на проходимость и способность брать подъемы наши ВАЗы держали в Новосибирске. А дело было так. Местное телевидение решило подготовить передачу о пробеге и автомобилях ВАЗ—2121 (кстати, подобные передачи организовали также студии Братска, Красноярска и Кемерова). Чтобы показать возможности машины, мы вместе с оператором студии и собственным корреспондентом «Известий» по Новосибирской области А. Илларионовым, радушно принимавшим нашу группу (выражаем ему сердечную благодарность), отправились в окрестности города. Однако самые трудные места, найденные хозяевами, ВАЗы преодолевали так легко, что на пленке могло получиться, будто они идут по ровной дороге.

Тогда я в шутку предложил мотоциклетную кроссовую трассу, зная, что хуже «дороги» не бывает. Признаюсь, когда увидел эту трассу, да еще размоченную недавним дождем, решил, что затея проваливается. Однако наши водители-испытатели думали иначе. Высадив пассажиров, они осторожно спустились на машинах вниз по ближайшему витку, а мы пошли искать более пологий подъем, едва удерживаясь на скользящих по глине ногах. Когда мы оглянулись на рев мотора, Валерий Карабанов, наш горячий водитель, уже преодолел треть подъема. Но здесь, видимо, инерция разгона иссякла, машина на мгновенье, кажется застыла, а затем стала буквально карабкаться вверх. Из-под колес летели земля и камни, автомобиль рыскал из стороны в сторону, прыгал через ямы, но все же, ни разу не остановившись, выбрался наверх. Это было похоже на цирковой трюк! Наш оператор, не ожидавший такого исхода, не был готов и теперь горевал по поводу упущенного кадра.

А в это время другой водитель — Анатолий Иванов, более рассудительный, наверняка, тщательно все рассчитав, начал штурмовать подъем по соседней дорожке, которая казалась еще более трудной, чем первая. Его машина шла медленно, но зато ровнее и спокойнее, точь-в-точь отражая характер хозяина. Она лишь иногда скребла дорогу то передними, то задними колесами и как-то деловито достигла вершины и остановилась, будто застеснявшись скромного исполнения эффектного номера. Пришлось повторить.

К сожалению, мы не видели отснятой пленки, но наш новосибирский коллега рассказывал после, что показанные по телевизору фрагменты слабо отобразили действительные трудности, преодолеваемые машинами. А жаль, было что посмотреть!

Тормоза. При интенсивном торможении с большой скорости машина сохраняет прямолинейное направление и останавливается достаточно быстро и в то же время плавно, не заставляя пассажиров низко кланяться. В этом, думается, большая заслуга передних дисковых тормозов. Впервые появившись на тольяттинских малолитражках, они уже давно и прочно завоевали признание автолюбителей. Их преимущества перед барабанными—стабильность работы, хорошее охлаждение и другие качества — как нельзя лучше отвечают тем условиям, для которых предназначен ВАЗ—2121. Конструкция же самих его тормозов, в отличие от стоящих на обычных «жигу-



До нас здесь были только пешие туристы.

Фото А. Блохина и автора

лях», значительно изменена. Во-первых, в суппортах расположены не два противолежащих поршня, а четыре, причем каждую пару обслуживает своя система гидропривода. Если случится повредить какую-нибудь трубку (на бездорожье такая вероятность не исключена), в худшем случае выйдет из строя один контур, лишь частично уменьшив эффективность торможения. Во-вторых, увеличены диаметр и толщина диска. Добавим, что система снабжена вакуумным усилителем, а давление в гидравлическом приводе задних тормозов регулируется автоматически в зависимости от нагрузки на задние колеса (таким образом предотвращается их блокировка).

В заключение короткого рассказа о нашем знакомстве с ВАЗ—2121 «в деле» выразим самую горячую благодарность в адрес коллектива ВАЗа, создавшего такую машину. Уверены, что к этому мнению присоединятся будущие владельцы тольяттинских джипов, 15 тысяч которых будет выпущено уже в нынешнем году.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер

Тольятти — Москва;
Братск — Москва

Возвращение «Чезета»

Марка ЧЗ хорошо известна у нас по кроссовым мотоциклам, поступающим в спортивные клубы, и, конечно, по тем машинам, на которых ведущие мотоспортсмены страны завоевывали призовые места на чемпионатах мира. Однако старые мотоциклисты помнят и дорожные ЧЗ классов 175 и 250 см³, поступавшие в СССР в небольшом количестве лет пятнадцать тому назад.

Прошлой осенью возобновились поставки дорожных мотоциклов этого известного завода (см. «За рулем», 1976, № 12), и редакция получила возможность испытать новую модель ЧЗ-472 класса 350 см³.

Мотор нового ЧЗ почти не отличается от хорошо уже известного двигателя ЯВЫ-634; разница лишь в небольшом изменении заднего крепления и раме (у ЧЗ оно уже), наличии механизма полуавтоматического выключения сцепления и указателя нейтрали в коробке передач. И хотя наступившая вскоре зима прервала испытание, с ЧЗ-472 мы успели познакомиться достаточно подробно.

Общее впечатление таково: это довольно хороший дорожный мотоцикл, простой, надежный и, вместе с тем, вполне элегантный, если это слово вообще применимо к мотоциклам-«работягам», предназначенным для ежедневных поездок, а не для воскресных прогулок. ЧЗ-472 рассчитан на эксплуатацию только в качестве «одиночки», то есть без бокового прицепа. Именно поэтому он значительно облегчен в сравнении с ЯВОЙ-634.

Выигрыш в 11 кг достигнут в основном применением легкой рамы, имеющей, однако, жесткость, вполне достаточную при эксплуатации без коляски. Кроме того, на мотоцикле установлена более короткая (но, к сожалению, и более коротноходная) передняя вилка с внутренними пружинами и верхней траверсой из алюминиевого сплава, более легкая передняя шина, бензобак емкостью 13 л без декоративных хромированных накладок, небольшая аккумуляторная батарея (8 А-ч). Максимально облегчены все рычаги, подставка, подножки водителя и пассажира, кронштейны руля и другие детали.

Двухцилиндровый двигатель нового ЧЗ рабочим объемом 343 см³ с глушителями шума впуска и выпуска развивает мощность до 23 л. с. при частоте вращения коленчатого вала 5250 об/мин, а максимальный крутящий момент (3,2 кгм) достигается уже при 4500 об/мин.

Столь благоприятные параметры в сочетании с удачно подобранной коробкой передач обеспечивают мотоциклу отличную для его умеренной мощности приемистость. Заметим, что ЧЗ-472 — машина малошумная, удовлетворяющая по этой части самым жестким требованиям. Даже при опробовании приемистости (полный газ на повышенных оборотах) шум не выходит за допустимую норму.

Интересно выполнен вход воздуха в очиститель. Снизу седла, в передней части его основания сделаны две пары отверстий, одна из которых при закрытии седла плотно смыкается с резиновыми впускными патрубками воздухоочистителя. Таким образом, воздух попадает сначала в полость под седлом, совершает «петлю», гася при этом шум впуска, и только потом фильтруется (на мотоциклах ЯВА-634 и ЧЗ-472 очень эффективные глушители выпуска, поэтому на высоких оборотах шум создается преимущественно системой впуска, которой и уделено особое внимание). Хотим предупредить владельцев ЧЗ о необходимости плотно и аккуратно закрывать седло, иначе мотоцикл будет слишком шумным и к тому же появится опасность обеднения смеси. Кроме того, под седлом не стоит возить тряпки: они могут подсосаться к воздухозаборным каналам.

В связи с действующим у нас ограничением скорости мотоциклов (70 км/час), видимо, следует сказать несколько слов относительно обкатки. Как теперь ее выполнять? Ведь даже на первых километрах допускается движение со скоростью до 75—80 км/час на четвертой передаче. Значит ли это, что ныне обкатка двигателя стала совсем не нужна? Очевидно, нет, хотя требования к двигателю можно несколько изменить. Если раньше его приходилось медленно, планомерно «приучать» к работе на высоких оборотах (в известной мере ценой излишнего увеличения зазоров, повышения шумности), то теперь в этом нет необходимости. Человек, умеющий владеть собой, получает возможность разумной ездой значительно продлить срок службы двигателя. Обкатка, таким образом, сводится к тому, что на первых тысячах километров его надлежит обильно смазывать (как указано в инструкции) и предохранять от перегрузок.

Поскольку большие скорости нас сегодня мало интересуют (из-за ограниченного количества скоростных магистралей), основными достоинствами мотоцикла становятся другие качества: приемистость, приспособляемость к изменению нагрузки, бесшумность, низкий расход топлива и т. п. Ведь каждый мотоциклист согласится ездить на такой машине, которая (благодаря приспособляемости) почти не требовала бы переключения передач, иначе на любой мало-мальски сложной дороге езда превратится в утомительную работу. В этом смысле сравнительно малофорсированные двухцилиндровые двигатели ЯВА-350 вполне удовлетворяют наших мотоциклистов даже на труднейших горных трассах. Нынешние двигатели — это дальнейшее развитие все той же, оправдавшей себя конструкции. Особое значение это качество приобретает сейчас, при введенных ограничениях скорости, сводящих на нет преимущества высокооборотных форсированных двигателей. Продолжая лучшие традиции ЯВЫ-350, новый ЧЗ стал еще менее чувствителен к подъемам или встречному ветру.

Несколько слов о стуках в двигателе— этой «наболевшей» теме владельцев ЯВЫ-634, а теперь — ЧЗ-472. Новый мотор кое-чем существенно отличается от предшественника — модели 360/00. Более высокой степенью сжатия, увеличенной жесткостью и массой поршней, игольчатыми подшипниками в верхних головках шатунов, возросшей площадью ребер на цилиндрах и их головках, более тонким литьем картера и его крышек. Источников механических шумов стало больше, и они из-за применения высокоэффективных глушителей слышны отчетливей. Порой даже опытные мотоциклисты ошибочно принимают их за признак неисправности. Вспомним к тому же, что между определенными деталями двигателя должны быть достаточные зазоры, чтобы он мог нормально работать. Так, в игольчатом подшипнике верхней головки шатуна, по данным завода, необходим зазор от 0,005 до 0,019 мм, который обеспечивается при сборке. Разумеется, чем он больше, тем громче издаваемый подшипником стук, хотя тот, у которого зазор больше, требует меньших хлопот при обкатке!



Дорожный мотоцикл ЧЗ-350, модель 472.3.

По электрооборудованию ЧЗ отличается от ЯВЫ 634 мало: здесь тот же генератор напряжением 6 В и мощностью 75 Вт, тот же реле-регулятор, та же мощность потребителей, но батарея меньшей емкости — 8 А-ч (на ЯВЕ — 14 А-ч). Достаточно ли? Если правильно ездить, хватает. Мы говорим так потому, что многие владельцы ЯВЫ-634 и ЧЗ-472 жалуются на «недозаряд» батареи. Основная их ошибка — систематическая езда при пониженных оборотах, следствием которой является низкий зарядный ток. Нельзя забывать о том, что по сравнению с прежней ЯВОЙ-350 возросла мощность потребителей, особенно увеличили ее указатели поворота (30 Вт), часто включаемые именно при малых оборотах. Поэтому нельзя ездить со скоростью ниже 40—45 км/час на высшей передаче, тем более ночью; желательно приучиться включать четвертую передачу при скорости не ниже 50 км/час.

На мотоцикле установлена фара новой, модной конфигурации, но, на наш взгляд, диаметр ее маловат. На отдельный щиток над фарой вынесены большой красивый спидометр, центральный переключатель и контрольные лампы зарядки батареи, нейтральной передачи, дальнего света и указателей поворота. Вызывают недоумение провода, идущие к щитку открыто, без защиты от грязи и воды. В этом смысле неудачно расположен и реле-регулятор, клеммы которого легко замасливаются и загрязняются.

Пружины передней вилки показались нам недостаточно мягкими, особенно в холодную погоду, когда загустевало масло в амортизаторах. В то же время жесткость вилки на скручивание такова, что мотоцикл отлично управляется не только на асфальте, но и на грунтовых дорогах.

Колеса мотоциклов ЧЗ-472 и ЯВЫ-634 одинаковы, но у ЧЗ передняя шина — чисто «шоссейного» типа — уже (размером 3,25—18 дюймов). Она неплохо «держит» любую дорогу с твердой поверхностью вплоть до зимней, правда, здесь нужны специальные навыки. Но на размокших грунтовых лесных дорогах ведет себя, пожалуй, несколько хуже шины модели М9 с ЯВЫ 634. На задних колесах обоих мотоциклов — шины М9 размером 3,50—18 дюймов.

В целом мотоцикл достаточно устойчив и легкоуправляем: на грунтовой площадке нам доставляло удовольствие тормозить обе колеса до «юза», не нарушая равновесия машины и не теряя контроля над ней.

В отношении посадки ЧЗ-472 напоминает ЯВЫ прежних моделей. Тормоза — такие же, как и у ЯВЫ-634. Привод заднего выполнен жесткой тягой. Цепь заключена в металлический кожух (как у старой ЯВЫ), который многие наши мотоциклисты ценят выше, чем резиновые чехлы, применяемые на новых моделях.

Меньше всего у ЧЗ-472 нам понравился бензобак. Он красив, имеет стремительные, современные линии, но задняя часть его очень широка и даже самым рослым водителям врезается своими углами в ноги. Кроме того, емкость бака — 13 л — сегодня, когда на мотоциклах совершаются большие пробеги, маловата, в его горловина узка, из-за чего заправочные пистолеты на некоторых колонках входят в нее с трудом. Не вызывают восторга и винтовые запоры боковых ящиков, поскольку пользоваться ими довольно неудобно.

Отмеченные здесь и переданные заводу замечания по результатам наших испытаний, в общем, не испортили хорошего впечатления о машине, которая, полагаем, найдет у нас приверженцев.

Э. КОНОП,
инженер

Техническая характеристика

Общие данные: максимальная скорость — 125 км/час; сухая масса 144 кг; грузоподъемность — 160 кг, емкость бензобака — 13 л, расход топлива при скорости 80 км/час — 4,7 л.

Двигатель: двухцилиндровый, двухтактный, воздушного охлаждения, диаметр цилиндров и ход поршня — 58 и 65 мм, рабочий объем — 343,3 см³; степень сжатия — 9,2; мощность — 23 л. с. при 5250 об/мин; крутящий момент — 3,2 кГм при 4500 об/мин.

Трансмиссия: моторная и главная передачи — цепные, число передач — 4; передаточные числа коробки: I передача — 3,17; II — 1,88; III — 1,33; IV — 1.

Ходовая часть: ход переднего колеса — 127 мм, заднего — 100 мм, тормоза — барабанные диаметром 160 мм; ширина колодки — 35 мм; шины: передняя — 3,25—18 дюймов, задняя — 3,50—18 дюймов.

«НЕ ТЕРЯЯ ДЫХАНИЯ»

Когда корреспондент французского журнала «Ль Отомобиль» проходил мимо стоянки машин в г. Безоне, он, было, безразлично скользнул взглядом по «Ладе—1500» с государственным номерным знаком «8222 РФ95». Обычная «Лада» (так называются на ряде наших экспортных рынков «жигули»), каких сейчас во Франции немало. Но журналистская интуиция заставила заглянуть внутрь машины. Там тоже все выглядело довольно обычно, только вот спидометр... показывал 4860 километров. Неужели ее пробег больше сотни тысяч? Интересно!

Владельцем «Лады—1500» оказался служащий фирмы «Жак Пок», которая торгует во Франции советскими автомобилями. Не давая торговому агенту времени на подготовку машины, представитель «Ль Отомобиль» попросил разрешения взять ее на время.

3000 километров с полной нагрузкой гонял журналист «Ладу» по автострадам, провинциальным дорогам, городским улицам. В его руках побывали «ситроены», «мерседесы», «опели», СИМКА, ФИАТы. Он прекрасно представлял себе их плюсы и минусы, меняющиеся с пройденными километрами показатели и невольно сравнивал с ними «Ладу 1500».

Первые впечатления: «Мотор... не был на последнем издыхании, далек от этого. Прекрасная плавность работы, удовлетворительная приемистость, а также крейсерская скорость, которая объявлена заводом-изготовителем для новых автомобилей... на длинных подъемах «Лада—1500» сохранила, не теряя дыхания, постоянную скорость».

Исключительные надежность и выносливость двигателей советских автомобилей уже давно создали им высокую репутацию. Неудивительно, что у «Лады» мотор, несмотря на солидный пробег, имел малый износ и не требовал много масла. Первый раз его пришлось доливать, проехав 2500 километров. Расход топлива? В городе он составил немногим более 11 л/100 км, а на автострадах — менее 10 л. Неплохие показатели для подержанной машины.

Оценивая подвеску и рулевое управление, журналист из «Ль Отомобиль» не сделал в их адрес никаких упреков. Напротив, он с похвалой отозвался о поведении машины на дороге, эффективности тормозов, послушном и точном управлении. А что касается кузова, то, как сказано в отчете об испытаниях, помещенном в № 361 «Ль Отомобиль» за 1976 год, «...невозможно... определить по внешнему виду кузова и хромированных деталей, что испытывавшаяся нами «Лада» прошла более 100 000 километров. Нет ненормальных шумов кузова, двери закрываются хорошо».

А не уподобился ли автомобиль тому всегда новому ножу, у которого трижды заменили лезвие и дважды рукоятку?..

И редакция «Ль Отомобиль» провела операцию, молниеносную, как полицейский налет, чтобы фирма «Жак Пок» не смогла «замести следы».

Карточка технического обслуживания, заведенная на машину № 8222 РФ95, бесстрастно поведала, что за 100 000 километров помимо выполнения обычных сервисных операций на «Ладе 1500» были заменены тормозные накладки, задние амортизаторы (через 58 322 километра) и сцепление (через 86 741 километр), что, в общем, можно отнести на счет нормального износа.

Это невероятно! Но факт есть факт. Полностью серийный автомобиль, взятый из «толпы» одинаковых «лад», после 100-тысячного пробега отнюдь не стал развалюхой. Заключение журнала, однако, не удивило Жака Пока, знающего среди своих клиентов многих владельцев «лад», которые проехали уже по 120, 150 и даже по 180 тысяч километров.

Ну что ж, «Лада—1500» отменно выдержала испытания. Таков итог серьезной проверки, учиненной советскому автомобилю многоопытной редакцией французского журнала.

В. МАКСИМОВ

Путевые заметки

ПОЛЬША АВТОМОБИЛЬНАЯ

Год рождения — 1951-й

С чего начинается незнакомый город? С голоса, объявляющего прибытие поезда, со свежей газеты, купленной на перроне, с запаха цветов, которыми вас встречают...

Варшава началась для меня с «Польского ФИАТа». Маленький красный автомобиль журнала «Мотор» ждал тут же, за дверью вокзала. Ранним солнечным утром наши польские коллеги Эльжбета Геншоркова и Томаш Собецкий показали мне свою столицу.

Я никогда не бывала в Варшаве раньше, не дышала ее воздухом, не видела ее новых улиц и не слышала варшавской речи. Но кто из нас не знает о судьбе польской столицы, возрожденной из пепла войны? О ней написано много книг. О ней свидетельствуют «помники» — памятники Варшавы. Мы знаем этот город по книгам, газетам и фильмам Вайды. И только побывав здесь, можно понять, что всего этого очень мало, потому что Варшава — это прежде всего варшавяне. Первыми из них для меня стали коллеги из журнала «Мотор».

Каждую неделю польский автолюбитель раскрывает свежий номер «Мотора» и узнает много для себя интересного: о новых моделях, новых дорогах, автогонках; находит толковые технические советы и карты автотуристских маршрутов. Здесь можно прочесть материалы о путях автомобилизации в Польше, о советском автомобилестроении, об автомобильных проблемах, тенденциях, вкусах во всем мире. Ссылка на «Мотор» надежна и авторитетна.

Встреча с «Польским ФИАТом» на Варшавском вокзале оказалась символичной — это самая распространенная в Польше марка. На другой день по пути в автоцентр я узнала, что покупатели уже внесли деньги за машины, которые будут выпущены в 1982 году. Спрос на автомобили здесь огромен, как и у нас, и это одна из примет массовой автомобилизации, растущего благосостояния населения. А еще через день мне довелось побывать на варшавском заводе, где делают «польские ФИАТы». Но сначала — немного истории. Без нее невозможно обойтись, когда речь идет о сегодняшней Польше.

Польские города давно уже восстановлены. Однако в 1948 году Варшава оставалась еще морем развалин. А именно тогда, спустя всего лишь три года после окончания войны, было принято решение о строительстве первого в стране завода легковых автомобилей. Такое решение многим казалось слишком смелым или просто фантазерским. Не было опыта, не было квалифицированных кадров. Зато у варшавян были энтузиазм и самоотверженность, вера в собственные силы. Лицензию и помощь в строительстве они получили от Советского Союза.

В 1976 году этому заводу, кратко названному ФСО (Фабрика самоходов особовых), исполнилось 25 лет, и сегодня главные заботы его коллектива — неизменно поддерживать производство на современном уровне, постоянно наращивать выпуск продукции. В интервью журналу «Пшекруй» по поводу этого юбилея директор ФСО Ежи Белецкий назвал цифру производства автомобилей в 1976 году — 125 тысяч «польских ФИАТов».

Первой моделью ФСО была «Варшава», созданная по образцу советской «Победы». Дата ее появления на конвейере — ноябрь 1951 года — стала днем рождения польского легкового автомобиля.

А теперь перенесемся в семидесятые годы. По производству автомобилей в целом Польша заняла среди социалистических стран четвертое место, а по выпуску грузовиков — второе. Сегодня в ПНР 24 автозавода, на которых работает 80 тысяч человек. Годовое производство машин — более 200 тысяч. Из них 40% идет на экспорт в 40 стран мира. В рамках СЭВ Польша специализируется на производстве легких грузовиков-фургонов и рефрижераторов. За последние годы более 80 тысяч машин «Ныса» и «Жук» были поставлены Советскому Союзу.

Завод ФСО расположен в Жерани, недалеко от центра Варшавы. Мы проходим вдоль конвейера, где в 1972 году закончила свою биографию «Варшава». Выпускавшаяся в десяти модификациях, она нашла себя больше всего в роли такси. И по сегодняшний день встреча с «Варшавой» — не редкость как в Польше, так и за ее пределами.

Варшавский автозавод сегодня — это самые современные литейные и гальванические цехи, монтажные линии, оборудованные по последнему слову техники, автоматизированные склады и, наконец, штамповочный цех, в котором многие технические решения не имеют равных себе в Европе. Есть на заводе и центр управления с электронно-вычислительной техникой.

Основная модернизация завода была связана с переходом на выпуск «Польского ФИАТа». Уже через два года после утверждения контракта на покупку лицензии первая машина — модели «125П» сошла с варшавского конвейера. Эта модель стала сейчас основной на заводе, а производство модернизированной «Сирены» (пришедшей на смену «Варшаве») было передано в г. Бельско-Бяла, что позволило выпускать ФИАТы в нескольких модификациях общим количеством до 72 тысяч в год (на 20 тысяч больше, чем вначале). В производстве ФИАТ-125П участвует всего, включая кооперацию, 160 предприятий. В 1976 году в Варшаве встречали на конвейере миллионный отечественный автомобиль.

Вряд ли можно о каком-либо автомобильном заводе сказать, что он закончен. И на ФСО постоянно что-то меняется: растут цехи, реконструируется оборудование. Но со временем заводу стало некуда расширяться. С одной стороны у него Варшава, подступившая к самым корпусам, с другой — полотно пассажирской железной дороги. Вот почему было решено строить за пределами Варшавы новый завод. Место для него было выбрано в Катовицком воеводстве — рабочем центре Силезии. Туда-то мы и направились в один из сентябрьских дней.

Страна, которая строится

Машина то выносит нас на вершину холма, то проваливает вниз, в долину, в зеленый тоннель лесов. Раннее утро, в город спешат автобусы с людьми, едущими на работу. По обе стороны дорог строительные краны уже подняли свои клювы в осеннее небо. Мы въезжаем в промышленный район Верхней Силезии.

Под колесами бегут километры новой автострады Варшава — Катовице. За рулем — заведующий отделом техники журнала «Мотор» Томаш Собецкий, недавний наш гость, знаток своего дела, автор многих статей и автомобильных тестов. Кстати, и сегодня, заодно с этой поездкой по автомобильным заводам Польши, Томаш начинает испытания новой машины, выпускаемой в Бельско-Бяла по кооперации с Югославией, — марки «Застава» (на базе ФИАТ-128). На ней мы и едем сейчас. Это очень просторный после «малютки» ФИАТ-126П автомобиль, о нем Собецкий, закончив испытания, напишет в своем журнале. На заправке он уже набрасывает в блокнот первые цифры, чтобы потом дать читателям представление о расходе топлива.

Автострада еще строится. То и дело стрелка показывает объезд, мы сворачиваем туда, где автомобили выстраиваются в длинную цепочку. А рядом работают дорожные машины, строителям помогают солдаты, студенты, молодежь из окрестных школ.

Силезия — это запасы каменного и бурого угля, основа энергетики ПНР. Польские шахты дают почти четверть каменного угля, добываемого в странах СЭВ. Интерес к этому виду топлива в последние годы растет, обновляются силезские шахты. Здесь расположены мощные горноэнергетические комбинаты, добывающие топливо и производящие электроэнергию. Облик Силезии — старейшего района шахт и черной металлургии — коренным образом меняется. При содействии Совет-

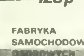
ского Союза уже вступает в строй мощнейший металлургический комбинат «Катовице» на 4,5 миллиона стали в год. 14 декабря 1976 года здесь состоялись торжества по случаю завершения строительства первой очереди комбината. В них приняли участие руководители партии и правительства ПНР и Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин, выступивший с большой речью на многотысячном митинге во Дворце спорта города Катовице. Он отметил, что комбинат «Катовице» стал символом индустриальной мощи народной Польши, символом братского советско-польского сотрудничества.

Итак, новая автострада — жизненно важная артерия страны. За минувшее пятилетие Польша модернизировала многие свои шоссе, построила 350 километров автострад. Сейчас удельный вес дорог общегосударственного значения с асфальтобетонным покрытием превышает 90%, тогда как еще в 1960 году он составлял 56%. Автомобильные перевозки в ПНР растут. Дороги — вещь дорогая, но народная Польша интенсивно строит их, потому что они остро необходимы стране, вставшей на колеса.

Но вернемся на нашу автостраду. Движение оживленное. Мы видим автомобили самых разных марок: «нысы», «сирены», «ельчи», ФИАТы и «фольксвагены», «рено» и «мерседесы». А больше всего, пожалуй, польских грузовиков «Стар» и советских ЗИЛов. Часто встречаются автобусы, тоже самых разных марок. Это очень популярный междугородный транспорт. Два завода — «Автосан» и «Ельч» выпустили в последние годы несколько тысяч автобусов отечественной конструкции. А еще в Польше строят автобусы по лицензии французской фирмы «Берлье».

Лицензии в ПНР — один из путей решения народнохозяйственных проблем. В течение 1971—1974 гг. было внедрено около 200 импортных лицензий, прежде всего в машиностроении и химической промышленности. Автомобильные уже дали свои результаты — ФИАТ-125П и 126П, «Берлье», быстроходные дизели английской фирмы «Лейланд», работающие на польских грузовиках и автобусах. А ведь совсем, казалось бы, недавно многие страны отказывали Польше в лицензиях. В те же послевоенные годы, когда началось строительство варшавского автозавода, Франция аннулировала поставки автомобилей в ПНР. Времена изменились. Соглашение о кооперации с «Берлье» — долгосрочное. До 1980 года планируется выпустить 20 тысяч автобусов — городских, междугородных и туристских. Ельчанский завод будет модернизирован с помощью французской фирмы, а затраты покрыты поставками польской автомобильной продукции.









Произошел характерный сдвиг: из традиционного экспортера топлива и сырья Польша стала поставщиком готовой продукции, высококачественных машин и оборудования, которые вызывают интерес и у соседей с очень высоким промышленным уровнем. Ныне около 60 польских лицензий используются во многих странах мира.

...На нашем пути лежит сегодня Сосновец. Подъезжаем к заводу. Томаш Собецкий здесь свой человек, как, впрочем, и на любом другом предприятии автомобильной промышленности. Тут производят комплектующие изделия к «жигулям». Сейчас он известен как 9-й завод объединения ФСМ (Фабрика самоходов малолитражовых), центр которого в Бельско-Бяла.

У коллектива завода № 9 давно налажены контакты с волжским автомобильным. В Сосновце делают 1000 разных деталей, выполняя 5000 производственных операций. Польская автомобильная промышленность поставляет для ВАЗа амортизаторы, фары, подфарники, различные лампы, прерыватели, указатели поворота, переключатели, датчики, термостаты. Детали свыше 20 наименований, сделанные из польских материалов и на польских станках, экспортируются только в СССР. Доля этого экспорта в Сосновце всегда была очень велика — 32—35%, теперь она составит 40% всей продукции — за счет деталей, которые начали выпускаться для автомобилей КамАЗ (разных типов переключатели). В ответ на эти поставки Польша получает из СССР изделия, которые используются при сборке ФИАТов с индексом «П».

Кооперация Польши с другими социалистическими странами в области автомобильной промышленности — одна из ярких страниц научно-технического содружества стран — участниц СЭВ. Устойчивые народнохозяйственные связи развиваются по комплексной программе социалистической экономической интеграции. Для Польши это означает, что ее главные отрасли — машиностроение (в том числе транспортное) и химическая промышленность получили новые перспективы. Динамичное развитие автомобилестроения ПНР тяготеет к специализации отдельных заводов. Сейчас она продает в год 50 тысяч автомобилей ФИАТ-125П, свыше 20 тысяч «полугрузовых» машин «Ныса» и «Жук», около 10 тысяч автоприцепов и несколько сот автобусов и автобусных прицепов, грузовиков и седельных тягачей «Ельч», передвижных мастерских. Новое в экспорте ПНР — гаражное оборудование, кемпинговые прицепы, машины для коммунального хозяйства, комплексные станции обслуживания легковых автомобилей.

...Корпуса автосборочных заводов ФСМ в Тыхи и Бельско-Бяла напоминают ВАЗ в ту пору, когда сдавалась его первая очередь: перед нами самое современное автомобильное производство. О его истории нам рассказывает директор ФСМ магистр Чербак, вложивший в эту стройку немало сил и вдохновения.

— Практически мы построили не завод, а целую отрасль, — говорит магистр Чербак. — Судите сами: мы делаем не только автомобиль, но и все, что нужно для его производства. ФСМ выпускает 66% «всего автомобиля» с технологической точки зрения. Сегодня ФСМ — это 12 заводов: металлургические, механической и другой обработки, пластмасс, сборочные. У нас есть свое производство двигателей, технический центр, где решаются технологические, конструкторские и многие другие задачи, есть строительный завод и транспортное отделение, аналогичное вашему «Совтрансавто».

История ФСМ трудна. Автомобилестроения в Силезии никогда не было. Бельско-Бяла — в основном старый текстильный центр. Для первой автомобильной программы нам требовались люди — новый город со 100-тысячным населением, причем на его постройку отводилось всего два года (срок, предусмотренный контрактом с ФИАТом). В Бельско-Бяла территория была занята. Мы нашли выход — начали строить завод и город рядом, в местечке Тыхи. И уложились в полтора года. Сегодня вся программа Силезского комплекса по ФИАТ-126П — уже 150 тысяч малолитражек в 1977 году и до 200 тысяч в последующие.

Побывав на этих заводах, вспоминаешь о том, что доля автомобилестроения по прогнозам к 1990 году должна достигнуть уровня, характерного для наиболее развитых стран мира. Это реальность, потому что в ПНР на деле воплощается в жизнь патриотический лозунг «Создать вторую Польшу в исто-

рически короткий срок». А в цифрах — удвоить ее нынешний потенциал. И это в стране, которая потеряла за войну 22% населения и 38% национального богатства.

«Какой нам нужен автомобиль!»

В редакции «Мотора» шел разговор о том, какой полякам нужен автомобиль, какой предпочтительнее, и сейчас Томаш Собецкий на ходу продолжает развивать свою концепцию. Она сводится вкратце к тому, что на многочисленные предпочтения должна работать целая «лестница автомобилей».

И все-таки, как считает главный редактор «Мотора» Леон Реевский, маленький ФИАТ-126П стал в Польше самым популярным среди легковых, потому что он доступнее, дешевле, экономичнее. Автомобилестроители и журналисты продолжают изучать рынок, прогнозируя спрос на завтра, когда автомобилей будет больше. А пока — разномарочный поток машин на автостраде наполовину разбавлен «сто двадцать шестыми».

Вот он осторожно движется впереди нас, маленький, красный — самого распространенного цвета — «Польский ФИАТ». На заднем стекле у него оригинальная эмблема — зеленый кленовый листик. Такие листики я уже видела в Варшаве. Что они означают? Томаш Собецкий рассказывает мне, что журнал «Мотор» несколько лет назад опубликовал предложение метить этим знаком автомобили начинающих, «зеленых» водителей. ГАИ охотно поддержала журнал, но поначалу зеленый листик прививался трудно: многие начинающие от него отказывались. Со временем выяснилось, что безопасность дороже апломба, и сегодня не уверенный в себе водитель часто сам просит наклеить на машину зеленый лист, хотя она прошла уже не одну тысячу километров: со знаком спокойнее.

Идея «Мотора» привилась, стала настолько привычной, что уже все забыли, кто придумал этот охранительный листик, но очень многим он, наверное, спас жизнь или, по крайней мере, машину. Таких начинаний немало на счету журнала. Его сотрудники активно участвуют в автомобилизации.

«Мотор» постоянно выступает с материалами, вызывающими раздумья, со своими предложениями и анализом. Статьи главного редактора Леона Реевского, Томаша Собецкого, Станислава Шелиховского, Богуслава Коперского, Эльжбеты Геншорковой, Ежи Помяновского хорошо известны не только польским читателям. Читая тот же «Мотор», убеждаешься, кстати, в том, что у наших братских стран много общих автомобильных проблем — запасные части, сервис, дороги, сама потребность в автомобилях и, конечно, забота о том, чтобы автомобилизация шла обществу только на пользу. Решению этих, как и других, задач служит социалистическое содружество стран.

И приятно сознавать, что в большом деле строительства новой Польши, современной «автомобильной» страны, есть заслуга и двенадцати журналистов с улицы Панкевича — наших коллег из журнала «Мотор».

Н. СЕМИНА,
спецкор «За рулем»

Варшава — Москва



АВТОГОНКИ

Смена составов в гоночных командах, выступающих на чемпионате мира по формуле I, как всегда, прошла в самом конце года. Уже 9 января стартовал первый из семнадцати этапов, и надо было срочно (сразу после Большого приза Японии 1976 года) заключать со спортсменами новые контракты.

Гонки, тем более на машинах формулы 1, дело дорогое. Кен Тиррел, шеф команды «Тиррел Рейсинг», заручился на 1977 год финансовой поддержкой американского «Ферст нэшенел сити банк». Деньги заокеанского банка помогут конструктору шестиколесных «тиррелов» Д. Гардиеру продолжить начатые исследования, для которых, в частности, недавно приобретена ЭВМ.

Вслед за Гардиером построил шестиколесную машину формулы 1 Р. Херд, главный конструктор команды «Марч». Правда, она имеет четыре колеса не спереди, а сзади, и колесная формула, следовательно, не 6×2, как у «Тиррела», а 6×4.

Канадский миллионер Уолтер Вольф организовал собственную гоночную «конюшню». Приглашенный им бывший главный конструктор команды «Пенске» Г. Постлтуайт очень оперативно построил «Вольф-ВР1», который, по мнению не жалеющего средств мецената, должен бросить вызов «Феррари» и «Мак-Ларену».

Колин Чапмен, владелец и главный конструктор завода «Лотос», опираясь на дотацию богатой табачной фирмы «Джон Плейер», подготовил к сезону 1977 года новинку — модель «78» необычных пропорций. Между сиденьем гонщика и расположенным сзади двигателем размещен топливный бак длиной около 0,3 м. Между кромками кузова и землей у «Лотоса-78» находится «юбка» из эластичного пластика, препятствующая протеканию воздуха под машиной.

Итак, команды вступили в новый чемпионат и с новыми автомобилями и в новых составах. Кто и на чем выступает? **«АТС-пенске»:** Р. Штоммелен (ФРГ); **«БРМ-стэнли»:** Л. Перкинс (Австралия) и Ф. Миго (Франция); **«Брэбхэм-альфа-ромео»:** Д. Уотсон (Англия), К. Паче (Бразилия); **«Вольф»:** И. Шектер (ЮАР) и Г. Штук (Австрия), **«Копершукар»:** Э. Фиттипальди и И. Гоффман (оба — Бразилия); **«Лижье-МАТРА»:** Ж. Лаффит (Франция); **«Лотос»:** М. Андретти (США) и Г. Нильссон (Швеция); **«Мак-Ларен»:** Д. Хаит (Англия) и И. Масс (ФРГ); **«Марч»:** А. Рибейро (Бразилия), Я. Шектер (ЮАР) и М. Фламмини (Италия); **«Сертисс»:** В. Брамбилла (Италия) и П. Нев (Франция); **«Тиррел»:** Р. Петерссон (Швеция) и П. Депэлле (Франция); **«Феррари»:** Н. Лауда (Австрия) и К. Рейтеманн (Аргентина); **«Хесиет»:** Г. Эртль (ФРГ) и Р. Кийгэн (Англия); **«Шэдоу»:** Т. Прайс (Англия) и Р. Дзордзи (Италия); **«Энсайн»:** К. Регаццони (Швейцария).

Чемпионат мира стартовал в январе, а последний его этап пройдет 9 октября — через 10 месяцев. Приводим результаты первых двух этапов.

I этап (Бразилия): 1. И. Шектер, «Вольф-ВР1»; 2. Паче, «Брэбхэм-альфа-БТ-35»; 3. Рейтеманн, «Феррари-312-Т2»; 4. Фиттипальди, «Копершукар-ФД-04»; 5. Андретти, «Лотос-78»; 6. Регаццони, «Энсайн-177».

II этап (Аргентина): 1. Рейтеманн 2. Хаит, «Мак-Ларен-М23»; 3. Лауда, «Феррари-312-Т2»; 4. Фиттипальди; 5. Нильссон, «Лотос-78»; 6. Дзордзи, «Шэдоу-ДН7».

Сумма очков после двух этапов: Рейтеманн — 13, Шектер — 9, Хаит, Фиттипальди и Паче — по 6, Лауда — 4.

* * *

Вручение наград ФИА победителям чемпионатов мира по автомобильным гонкам дает традиционную возможность президенту Международной спортивной комиссии провести пресс-конференцию. Последняя была посвящена главным образом итогам мирового первенства в формуле 1 и имела особое значение, учитывая остроту возникших разногласий между ассоциацией конструкторов этой формулы и новой ассоциацией, объединяющей восемь основных организаторов «Гран при».

Сезон 1976 года оказался гораздо более ожесточенным, чем предыдущий: было подано слишком много различных протестов и апелляций, которые сказались на атмосфере чемпионата. Машины некоторых марок не отвечали полностью действующим требованиям, однако технические комиссары, пасуя перед изготовителями и в угоду интересам организаторов соревнований, закрывали на это глаза. Заводы сами потребовали от технической подкомиссии направить своих представителей на первый европейский этап чемпионата мира в Мадриде и провести тщательный контроль. Это требование совпало с введением нового положения об элеронах, воздухозаборниках и дугах безопасности. Их просьба была удовлетворена, но после окончания гонки обнаружилось, что «Мак-Ларен» победителя Д. Ханта превышал допустимые габариты на 1,8 мм.

Спортивные комиссары дисквалифицировали гонщика и автомобиль, но по решению апелляционного трибунала ФИА наказание было заменено крупным денежным штрафом. Именно этот последний шаг до предела накалил обстановку: пошли в ход недостойные приемы, кульминацией которых была постановка машин «Мак-Ларен» на самую последнюю линию старта в розыгрыше Большого приза Италии, поскольку, как стало известно, горючее, использованное в них на второй тренировке, не соответствовало международным правилам. Одна из причин подобных конфликтов — расплывчатость, нелогичность положения о чемпионате. А их появление — лишнее доказательство того, что ради победы применяются любые средства, и в такой обстановке ни одна из фирм не хочет быть ягненком в стае волков.

В 1976 году, в третий раз с тех пор, как существует это первенство, звание чемпиона мира досталось гонщику, не принадлежащему марке, выигравшей Кубок заводов. Преимущество «Феррари», за исключением нескольких соревнований в конце сезона, когда потерпел аварию Н. Лауда, было подавляющим.

РАЛЛИ

Первый из девяти этапов чемпионата мира 1977 года среди марок по давней традиции финишировал в Монте-Карло. Общая дистанция составила 5064 км. Из 198 участников лучшим был итальянский экипаж С. Мунари — Ч. Майга на машине «Лянча-стратос». На втором месте французы: известный раллист Ж. Андрюэ и спортсменка, выступающая под псевдонимом «Биш» (лань) на «ФИАТ-131-абарт».

КРОСС

Ежегодно на полуострове Калифорния (Мексика) проходит гигантский кросс протяженностью 1600 км. Эти соревнования называются «Баха-1000». В них принимает участие по несколько сот (в 1976 году их было 900) автомобилистов и мотоциклистов. Трасса идет по каменистой пустынной местности, поросшей кактусами. Она выбрана так, что на пути встречаются лишь очень короткие участки асфальтированных дорог, а значительная часть пролегает по наезженным колеям или тропам.

Мотоциклисты разбивают маршрут на две-три части и сменяются на пунктах заправки и ремонта. Так же поступают и автомобилисты, выступающие на одноместных кроссовых гоночных машинах, напоминающих багги. В двухместных автомобилях (джипах, пикапах, легковых), как правило, находятся два спортсмена, которые посменно сидят за рулем.

Среди мотоциклистов в кроссе «Баха-1000» 1976 года победил американский экипаж Л. Росслер — М. Мэйз на «Хускварне» с 400-кубовым 40-сильным двигателем и шестиступенчатой коробкой передач. Они прошли дистанцию со средней скоростью 140 км/час. На автомобилях первенствовал И. Стюарт (США), который 12 с лишним часов провел один за рулем своего одноместного «Ченоут-багги», показав среднюю скорость 131 км/час.

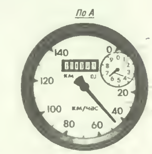


С ТОЧНОСТЬЮ ДО 5 МЕТРОВ

В соревнованиях по мотоориентированию очень часто приходится измерять расстояние с точностью до десятков метров. Чтобы можно было поручить это обычному спидометру мотоцикла, отсчитывающему сотни метров, предлагаю переделать его, как показано на рисунке. На вертикальный валик 1 в приводе счетчика километров посредством удлинителя 2 диаметром 1,5 мм закрепляем стрелку 4. Для нее в циферблате 5 над местом, где выходит валик 1, сверлим отверстие диаметром 4 мм. На циферблат наклеиваем диск 3 (шкалу) с ценой деления 10 м. По ней нетрудно определить и путь длиной 5 м.

А. НАДЕЛЯЕВ

**198255,
г. Ленинград,
ул. 3-го Интернационала,
51, кв. 57**

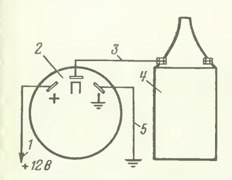


КАК ПОДСОЕДИНИТЬ ТАХОМЕТР

Что такое тахометр и насколько он полезен, можно, наверное, не объяснять. Но если вы установили на свой **ВАЗ—2103** тиристорную систему электронного зажигания, счетчик оборотов двигателя перестает работать. Что же делать? Ответ очень прост. Подключите тахометр, как показано на схеме. «Плюс» — к замку зажигания, «массу» — к кузову автомобиля, а клемму «П» — к одному из двух выводов первичной обмотки катушки зажигания. К которому? Это легко определить экспериментально. И тахометр снова будет работать.

Е. РЕЗВЯКОВ

**105275, г. Москва,
5-я ул. Соколиной горы, 19,
корп. 2, кв. 53**



Так подключается тахометр при установке тиристорного зажигания: 1 — провод к замку зажигания; 2 — тахометр ВАЗ—2103; 3 — провод на одну из клемм катушки; 4 — катушка зажигания; 5 — провод на «массу».

БЕЗ РАЗБОРТОВКИ

Те из вас, кто сам извлекал из колеса своего **автомобиля** проколотую камеру для ремонта, знает, насколько трудоемка разбортовка — операция выведения борта покрышки за обод, а потом забортовка. Многие при этом испортили диски колес, особенно часто у «жигулей», чьи диски в силу конструкции не терпят грубого обращения.

А нельзя ли при замене камеры вообще обойтись без разбортовки? Оказывается, можно. Порядок работы такой. Сначала «оторвите» края покрышки от обода с обеих сторон колеса (это удобнее всего сделать домкратом). Затем потопчитесь на колесе, чтобы осадить покрышку к середине диска. Введите монтажную лопатку за край покрышки около ниппеля и легкими движениями, упираясь в обод, сдвиньте шину, отводя ее от диска, так чтобы с противоположной стороны она вошла в его углубление.

Открывшаяся щель вполне достаточна для того, чтобы извлечь из шины часть камеры. Передвигая «монтажкой» покрышку, вы без труда вытащите всю камеру. А после вулканизации присыпьте камеру тальком и тем же способом заложите в покрышку.

В. НИКИТИН

**305004, г. Курск,
ул. Павлова, 6, кв. 57**

ДОПОЛНЕНИЕ

Очевидно, такой способ извлечения камеры из покрышки напрашивается сам собой, так как я независимо от В. Никитина пришел к нему и с успехом применяю на своем **«Москвиче—408»** уже лет десять. Действительно, оттягивая монтажной лопаткой край покрышки, можно легко вынуть камеру и установить после ремонта обратно.

Хочу добавить несколько подробностей. Начинайте и извлечение и установку камеры всегда с ниппеля, чтобы не повредить его. Пока камера вулканизируется, тщательно проверьте, не остался ли в покрышке гвоздь, кусок проволоки или другой проколовший шину предмет (при этом действуйте осторожно, чтобы этот гвоздь или стекляшка не воткнулись вам в руку). Не поленитесь перед сборкой тщательно удалить из покрышки случайно попавшие внутрь нее песчинки и мелкие камешки. Камеру обязательно хорошенько припудрите тальком, чтобы она легко скользила в покрышке при монтаже.

И не спешите во время этой работы, делайте все аккуратно.

А. АКУЛОВ

**Свердловская область,
г. Артемовский, ул. Пригородная, 27-2**

ВОДА НЕ ПОПАДАЕТ В САЛОН

Если моешь **«Запорожец» ЗАЗ—968 или 966** струей из шланга, даже с небольшим напором, в салоне потом оказывается вода. Как она туда попадает? Не через уплотнение стекол и дверных проемов, а напрямик через отверстие воздухозаборника отопителя. Тем из вас, кто часто моет свою машину и не хочет после этого вытирать лужи на полу, советую проделать очень небольшую, но эффективную операцию.

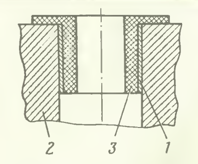
Возьмите пластмассовую коробочку от зубного порошка «Жемчуг» или другую круглую того же размера, аккуратно удалите донышко и вставьте образовавшееся кольцо внутрь горловины воздухозаборника, так чтобы края выступали на 10—12 мм над уплотнителем. Затем наденьте сверху крышку от коробки.

Теперь можно смело поливать автомобиль из шланга — вода в салон не попадет. Не забывайте только снимать крышку перед запуском отопителя.

А. ШУЛЬГИН

**700147, г. Ташкент,
ул. 2-я Takhтани, 30**

ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕ СНОВА ЧЕТКОЕ



Так устанавливают бандаж: 1 — бандаж из фольги; 2 — корпус детали; 3 — капроновая втулка.

Со временем у моего **«Москвича—408»** переключение передач напольным рычагом стало нечетким, требующим дополнительных усилий. Причиной был износ капроновых втулок в соединениях механизма переключения и вызванный им большой люфт в деталях этих соединений.

Если на вашем «четыреста восьмом» или «двенадцатом» (с рычагом на полу) проявится подобный дефект, знайте, что добиться четкой работы узла можно и не заменяя втулки. Аккуратно установите между капроновыми втулками и их посадочными местами в корпусе бандажи из бронзовой или латунной фольги (см. рисунок) толщиной 0,05—0,08 мм — в зависимости от износа втулки. И переключение передач снова станет четким.

Ю. ПАРАЩЕНКО

**103009, г. Москва,
ул. Горького, 9, кв. 104**

В МИРЕ МОТОРОВ



КОРОТКО

• • •

В ПНР начаты испытания двух автомобилей с электродвигателями: 100-местного автобуса и развозного грузовика для обслуживания магазинов. Оба они оснащены свинцово-кислотными аккумуляторами и могут совершить пробег без зарядки батарей в 50—60 км.

• • •

Для кольцевых мотогонок нынешнего года завод ЯВА (ЧССР) разработал опытную модель с двухцилиндровым (246 см³, 60 л. с.) двухтактным двигателем. Мотор имеет водяное охлаждение, распределение осуществляется дисковыми золотниками.

• • •

В конце 1976 года австрийский завод «Штейр» прекратил производство по лицензии микролитражек ФИАТ-126, как нерентабельное.

• • •

Английская фирма гоночных автомобилей «Марч» построила шестиколесную машину формулы I. В отличие от «Тиррела-П34» у нее две пары ведущих колес.

• • •

Испанская мотоциклетная промышленность в настоящее время выпускает машины пяти марок: «Бультако», «Дерби», «Монтеса», «Осса», «Санглас». Последняя применяет только четырехтактные двигатели.

• • •

Для замены лампы на легковых «мерседес-бенцах» 1977 года не нужно демонтировать всю фару. Достаточно поднять капот двигателя и снять крышку с тыльной части фары.

• • •

Сорок лет назад, в 1937 году американские автомобильные фирмы начали устанавливать рычаг переключения передач на рулевой колонке.

• • •

Японский завод «Сузуки» приступил к выпуску первой в своей истории дорожной модели мотоцикла (ГС-750) с четырехтактным двигателем (4 цилиндра, 748 см³, 60 л. с.). Весит машина 241 кг.

• • •

На японском легковом автомобиле «Тойота-аккорд» применена система подачи теплого воздуха к стеклам дверей (машина имеет двухдверный четырехместный кузов). Такое оборудование впервые встречается на малолитражке.

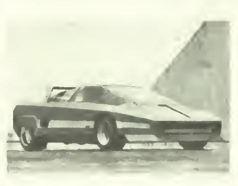
ПРОТОТИП НА БУДУЩЕЕ?

Это не первый случай, когда рама итальянского спортивно-гоночного автомобиля «Альфа-ромео-33», выполненная в виде пространственной трубчатой фермы, используется как основа для выставочного спортивного автомобиля. Кузовная фирма «Бертоне» в Турине подготовила для ряда автомобильных выставок очередной «автомобиль-мечту», названный по имени североамериканского племени индейцев — «Навахо». Что ж, посетители салонов жаждут экзотики, и знаменитый кузовной маэстро предлагает этот товар не только в форме кузова, но и в названии.

«Бертоне» думает, что так может выглядеть спортивное купе 80-х годов. Клиновидный кузов в сочетании с регулируемым (автоматически или вручную) задним антикрылом должен обеспечивать отличную аэродинамику, а также хорошее сцепление с дорогой сверхнизкопрофильных шин «Пирелли П7». Интересными новинками являются фары, выдвигающиеся из кузова не вверх, в вбок из ниш перед колесами, а также панель приборов, имеющая цифровые указатели давления и температуры масла, температуры воды, запаса топлива, общего и дневного пробегов. Графически на специальном экране изображаются скорость, обороты и крутящий момент двигателя, величины продольного и поперечного ускорения — замедления, положение антикрыла.

Автомобиль имеет базу 2430 мм и компактный габарит: 3800 мм — длина, 1860 мм — ширина и 1050 мм — высота. Весит «Навахо» 870 кг.

Принимая во внимание, что в настоящее время уже производятся мелкими сериями автомобили с клиновидными кузовами («Ламборгини-каунтач», «Лотос-эсприт»), а дигитальные (с цифровыми указателями) приборы поставляются для серийных автомобилей, прототип «Бертоне» выглядит не такой уж абстрактной конструкцией.



С ЕДИНЫМ КУЗОВОМ

Фирма «Даймлер-Бенц» (ФРГ) занялась упорядочением ассортимента своих легковых моделей. Их количество в настоящее время сокращено, и одновременно начат выпуск девяти новых моделей с унифицированным кузовом взамен устаревших.

Легковые автомобили «Мерседес-Бенц» девяти новых моделей обладают одинаковыми по размерам и вместимости четырехдверными пятиместными несущими кузовами. Емкость багажника — 0,5 м³. Габарит каждой машины: длина — 4725 мм, ширина — 1786 мм, высота — 1438 мм; база — 2795 мм (по этим параметрам новые «мерседесы-бенцы» близки к нашей «Волге» ГАЗ—24).

При создании новых моделей (от начала их проектирования до освоения производств прошло восемь лет) большое внимание было уделено повышению безопасности и комфорта. Так, передняя и задняя части кузова при аварии деформируются, поглощая энергию удара. Все модели оснащены подголовниками сидений, деформируемыми рулевыми колонками, раздельным приводом дисковых тормозов передних и задних колес. Что касается комфорта, то надо отметить систему вентиляции, обеспечивающую ежеминутно 2,5-кратный обмен воздуха в салоне.

В двигателях установлены такие прокладки головок цилиндров, которые не требуют подтяжки болтов до первого обслуживания. У всех машин штепсельные розетки для подключения в сервисных станциях диагностической аппаратуры, которой замеряют число оборотов, угол опережения зажигания, правильность установки фаз газораспределения.

У новых машин независимая пружинная подвеска всех колес, демпфер рулевого управления, расположенный в безопасной зоне над задней подвеской топливный бак, горизонтально размещенное запасное колесо.

Каждая модель оснащается за доплату автоматической трансмиссией вместо серийной четырехступенчатой. Интересно, что с «автоматикой» из-за потерь при передаче крутящего момента максимальная скорость на 5 км/час ниже, хуже и приемистость.

Автомобили «Мерседес-Бенц» недешевы. Так, модели «200» вдвое дороже «Фольксвагена-1200», а «280Е» — в 3,5 раза.

Различающиеся данные новых моделей приведены в таблице.

Оформление панели приборов и места водителя.



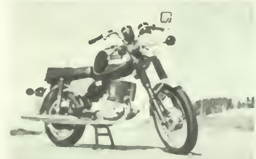
ОБНОВЛЕННЫЙ МЦ

В сентябре 1976 года с конвейерв мотоциклетного завода МЦ в Цшопау (ГДР) сошли первые машины модели «ТС250/1».

Основные изменения внесены в двигатель и коробку передач. Впервые дорожная модель МЦ оснащена пятиступенчатой коробкой передач. Эта трансмиссия в течение ряда лет испытывалась на спортивных моделях МЦ-ГС в многодневных соревнованиях. Тщательный подбор передвточных чисел позволил гораздо полнее использовать мощность двигателя во всем диапазоне оборотов, улучшить приемистость и поднять максимальную скорость мотоцикла. При этом расход топлива снизился и при скоростях до 85 км/час составляет 2,2—3 л/100 км — отличный показатель в данном классе.

Введена остроумная система смазки шестерен в коробке передач. К зубьям смазка поступает из специального подводящего желоба, а к подшипникам — через сверления в валах. Бронзовые втулки в коробке заменены игольчатыми подшипниками без сепараторов. Все это позволило значительно увеличить долговечность агрегата и одновременно снизить потери на трение. При этом новая коробка легко устанавливается в картер предыдущих моделей.

Если говорить о двигателе, то надо отметить, что оригинальная форма цилиндра и головки, обеспечивающая наилучший теплоотвод, навеяна «многодневной» моделью МЦ-ГС. Вместо традиционного подвода смазки к коренным подшипникам коленчатого вала из коробки передач теперь введена применяемая почти на всех европейских двухтактных моделях система смазки рвбочей смесью. Это дало ряд преимуществ: снизилась рабочая температура подшипников и повысилась долговечность сальников. Сам коленчатый вал подвергся реконструкции: его сделали более коротким и жестким. В результате — сократилась ширина двигателя.



МЦ модели «ТС250/1».

Для удобства пользования пятиступенчатой коробкой передач завод ввел тахометр, который вместе со спидометром смонтирован над фарой так, чтобы показания обоих приборов легко читались водителем.

Ходовая часть в основном осталась прежней. Новая, длинноходная (185 мм) телескопическая вилка изготовлена из легкого сплава. Увеличена охлаждающая поверхность тормозных барабанов; в них запрессовано не стальное, как на предыдущей модели, а чугунное кольцо.

Масса мотоцикла снижена на 5 кг.

Техническая характеристика

Двигатель. Рабочий объем — 244 см³. Степень сжатия — 9,5. Мощность — 19 л. с. при 5500 об/мин. Карбюратор — БФФ модели «3ОН2-3» с центральной поплавковой камерой.

Трансмиссия. Сцепление — многодисковое в масле. Коробкв передач — пятиступенчатая. Главная передача — роликовая цепь в герметичном кожухе.

Экипажная часть. Рама — трубчатая, хребтоввя. Тормоза — барабанные, диаметром 160 мм. Шины: спереди — 2,75—18, сзади — 3,50—16.

Общие данные. Сухая масса — 130 кг. Скорость — 130 км/час. Время разгона с места: до 80 км/час — 7,1 сек., до 100 км/час — 12,5 сек. Расход топлива — от 3,5 до 5,5 л/100 км.



Все девять моделей «Мерседес-Бенц» нового семейства имеют унифицированный кузов.



Модели «280» и «280Е» оснащены прямоугольными галогенными фарами, остальные семь моделей — круглыми фарами обычной конструкции.

Параметры	Модели								
	200	200Д	220Д	230	240Д	250	280	280Е	300Д
Число и рвбочий объем цилиндров, см³	4—1988	4—1988	4—2197	4—2307	4—2404	6—2525	6—2746	6—2746	5—3005
Мощность, л. с.	94	55	60	109	65	129	156	177	80
Число об/мин	4800	4200	4200	4800	4200	5500	5500	6000	4000
Степень сжатия	9,0	21,0	21,0	9,0	21,0	8,7	8,7	8,7	21,0
Передаточное число главной передачи	3,92	3,92	3,92	3,69	3,69	3,69	3,54	3,54	3,46
Размер шин	175—14	175—14	175—14	175—14	175—14	175—14	195—14	195—14	175—14
Масса в снаряженном состоянии, кг	1340	1375	1380	1250	1385	1360	1455	1460	1445
Скорость, км/час	160	130	135	170	138	180	190	200	148
Время разгона до 100 км/час, сек.	15,2	31,0	28,1	13,7	24,6	11,5	10,6	9,9	19,9
Расход топлива, л/100 км	11,1	8,3	9,0	11,7	9,5	11,8	12,5	12,5	10,8
Конструктивные особенности						М	Д, М, У	В, Д, М, У	М, У

Условные обозначения: В — впрыск топлива; Д — два распределительных вала в головке цилиндров; М — электромагнитная муфта отключения вентилятора; У — гидравлический усилитель руля. Модели, в индексе которых стоит буква «Д», оснащены дизелями.

В НОМЕРЕ:

На 1-й странице обложки — фото В. Гаспарянца, Г. Ильина и Б. Басса
На 4-й странице обложки — рисунки А. Захарова

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака. Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Сдано в произв. 2.2.1977 г. Подписано в печать 28.2.1977 г. Тираж 2 550 000
Рукописи не возвращаются.
Бум. 60×90¼ 2,5 бум. л. = 5 п. л. Цена 80 коп. Зак. 76. Г-91151
Набрано в 3-й типографии Воениздата. Отпечатано в Ордена Трудового Красного Знамени типографии издательства ЦК КП Белоруссии, г. Минск.
Издательство ДОСААФ. Москва

По письму приняты меры

О неправильных действиях администрации леспромхоза объединения «Алтайсельстройконструкция» рассказал в своем письме водитель из поселка Харик Иркутской области Ф. Готин.

По просьбе редакции проверкой жалобы занимался иркутский областной комитет профсоюза рабочих строительства и промстройматериалов.

Как сообщил нам секретарь обкома профсоюза Е. Лазарев, комиссия по трудовым спорам установила, что водитель переведен на бортовую машину сроком на три месяца неправильно. Принято решение об отмене приказа администрации. За период необоснованного перевода Ф. Готину сделана доплата.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 29.

Правильные ответы — 2, 3, 5, 8, 10, 12, 14, 15, 18, 21.

I. Одна только собственная масса автомобиля УАЗ—469 составляет 1600 кг, а потому его движение в зоне действия знака «Ограничение веса до 1,5 т» запрещено (пункт 26, 2. 11).

II. Дополнительная секция с горящей «стрелкой» разрешает движение прямо и при красном сигнале светофора (пункт 54). А если разметкой 1.18 или дорожным знаком 4.8 «Направление движения по полосам» не предписаны какие-то иные направления, то с любой полосы можно проезжать перекресток прямо.

III. Хотя на автомобиле и горят габаритные огни, водитель обязан выставить на расстоянии 25—30 метров позади транспортного средства знак аварийной остановки, ибо машина находится не на обочине, а на проезжей части дороги (пункт 101).

IV. Водитель пожарного автомобиля имеет право на проезд перекрестка вне очереди (пункт 13). После троллейбуса повернет налево автобус (пункт 113). Мотоциклист же обязан ожидать, пока не проедут водители, находящиеся на главной дороге (пункт 110).

V. Водитель этого автомобиля обязан разворачиваться налево только из крайнего левого положения на проезжей части своего направления, ибо ему радиус поворота позволяет это сделать при данной ширине проезжей части дороги. Но занять крайнее левое положение на ней он обязан заблаговременно. Вот почему ни один из показанных путей разворота в данном случае не отвечает Правилам (пункты 87 и 88).

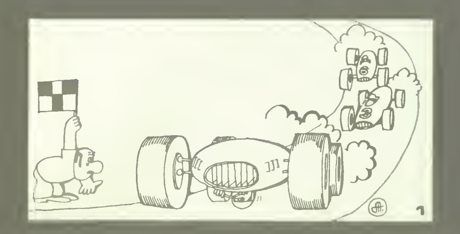
VI. Предупредительные сигналы подаются перед перестроением (пункт 68 «а») и должны быть немедленно выключены после его завершения (пункт 70). Значит, как только вы при обгоне перестроились в соседний ряд, указатель поворота надо выключить, иначе он будет лишь дезориентировать других водителей. Если вы впоследствии станете возвращаться в прежний ряд, включите указатель вновь.

VII. Противотуманные фары должны устанавливаться по ГОСТу не далее 400 мм от наружного габарита по ширине (пункт 136 «примечание»). Так как этим же требованиям должны отвечать фары встречного разъезда и габаритные огни, они и могут служить ориентиром. Противотуманные фары, установленные не возле них, не будут соответствовать ГОСТу. В данном случае они отстоят от крайней точки кузова на 600 мм.

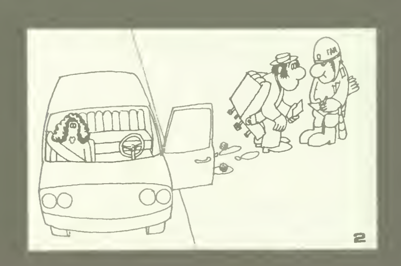
VIII. Показанный дорожный знак «Автомобильное движение запрещено» запрещает движение всех механических транспортных средств, кроме двухколесных без коляски (пункт 26, 2. 3).

IX. При сломанной защелке рычага ручного тормоза доехать до гаража или места стоянки можно, но эксплуатировать такой автомобиль нельзя (пункты 165, I «ж» и 166).

X. Время запаздывания действия тормозного привода и нарастания тормозного усилия составляет в среднем для тормозов с пневматическим приводом 0,6 секунды («Краткий автомобильный справочник» НИИАТа).



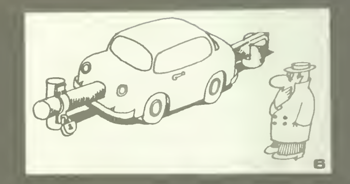
Смеяться, право, не грешно...

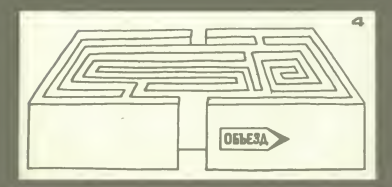




Рисунки А. Некрасова (1, 2, 5, 6, 7), А. Савчука (3) и Ю. Холостова (4).









Индекс [illegible] Цена [illegible] коп.

7. «СОЮЗ»

[illegible] первый [illegible] был построен в [illegible] году на [illegible] № 1 в Москве (бывший Дукс). Его [illegible]ировали инженеры Г. [illegible]нус, А. Седельников, И. [illegible] возглавлял бригаду про[illegible] [illegible]ов П. Львов.

«Союз» [illegible] конструктивные [illegible], в частности пружинную подвеску [illegible]. Четырехтактный двигатель имел не[illegible] [illegible] [illegible] ния, расположение клапанов [illegible] ну OK [illegible] [illegible] вой выпуском), коробка передач у мотоцикла стояла отдельно от [illegible] тормоз на переднем колесе не было.

•

[illegible] — 1; [illegible] — 1; рабочий объем — [illegible] см; [illegible] — [illegible] мощность — [illegible] л. с.; масса в [illegible] — 177 кг; [illegible] — [illegible] км/ч.



К шестидесятилетию Октября

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

8. «ЛЕЙЛАНД»

С [illegible] [illegible] года в Москве нача[illegible] действовать первая регулярная [illegible] линия. Ее маршрут про[illegible] от Белорусского вокзала до [illegible]ней Комсомольской площади. Поскольку отечественная промыш[illegible] тогда еще не строила авто[illegible]бусы, их пришлось приобрести в Англии. Вслед за первой партией из восьми машин «Лейланд» [illegible] еще несколько десятков автобусов той же [illegible]. Они зарекомендовали себя [illegible] долговечными и надежными и [illegible]атировались до середины 30-х годов, [illegible] их вытеснили советские [illegible]ны.

На «лейландах» руль, как у всех [illegible]лийских автомобилей, стоял справа, [illegible] кузова были [illegible] с учетом [illegible]ронного [illegible]ния, и двери [illegible]дились справа.

[illegible] мест для сидения — 28; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 6589 см; мощность 61 л. с. при 1500 об/мин; число передач — 4, масса в снаряженном состоянии — 5500 кг; скорость — 30 км/ч; длина — [illegible]830 мм, ширина — 2230 мм, высота — 3350 мм.

